UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

DES

# CAUSES D'EXTINCTION

## DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

CONTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

**Claude PERROT**

AVOUÉ A LA COUR D'APPEL

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT DE TOULOUSE

MONTPELLIER

IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE

Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson

1912

# DES

# CAUSES D'EXTINCTION

## DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

## CONTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

# DES CAUSES D'EXTINCTION DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ CONTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

**Claude PERROT**

AVOUÉ A LA COUR D'APPEL
LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT DE TOULOUSE

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE
Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson
—
1912

# UNIVERSITE DE MONTPELLIER

## Faculté de Droit

**MM. Vigié,** Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

**Brémond,** Assesseur, professeur de Droit administratif.

**Glaize,** professeur honoraire.

**Laborde,** professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Economie industrielles.

**Charmont,** professeur de Droit civil.

**Chausse,** professeur de Droit romain.

**Valéry,** professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

**Perreau**, professeur de Procédure Civile (supplée).

**Moye,** professeur de Droit international public.

**Rist**, professeur d'Economie politique.

**Barthélemy**, professeur de Droit constitutionnel.

**N.....**, Histoire du Droit.

**Morin**, agrégé, chargé d'un cours de Droit civil approfondi.

**Bridrey**, agrégé, chargé d'un cours de Droit romain.

**Ricol**, agrégé, chargé d'un cours de Droit civil.

**Donnedieu de Vabres**, agrégé, chargé d'un cours de Procédure civile.

**Moride**, chargé du cours complément. d'Économie politique.

**Rochette**, secrétaire.

Membres du Jury :

**MM. Valéry**, *président.*
**Laborde,**
**Donnedieu de Vabres,** } *assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

DES

# CAUSES D'EXTINCTION

## DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

### CONTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

---

## INTRODUCTION

Lorsque un voiturier exécute un contrat de transport, sa responsabilité se trouve engagée, c'est là une solution conforme aux principes généraux du droit. Mais cette responsabilité entrant en jeu à l'occasion de tout contrat de transport, on aperçoit les conséquences fâcheuses qu'aurait, en notre matière, l'application du droit commun : non seulement à cause de la multiplicité des transports, le nombre des actions possibles contre les voituriers deviendrait incalculable, mais encore pendant trente ans, expéditeurs et destinataires mécontents pourraient exercer leurs actions. Comment donc apprécier le bien fondé des nom-

breuses réclamations qui se produiraient longtemps après que le contrat de transport aurait pris fin ? Que de procès aboutissant à des condamnations imméritées en résulteraient ?

Il fallait à tout prix parer à ces graves inconvénients ; c'est ce que fit le législateur de 1807 dans les articles 105 et 108 du Code de commerce pour les transports terrestres. Ces articles concernant exclusivement les transports de marchandises, les seuls dont nous nous préoccupions dans notre étude, étaient ainsi conçus :

« Article 105. — La réception des objets « transportés et le paiement du prix de la voiture « éteignent toute action contre le voiturier. »

« Article 108. — Toutes actions contre le « commissionnaire et le voiturier, à raison de la « perte ou de l'avarie des marchandises, sont « prescrites après six mois pour les expéditions « faites dans l'intérieur de la France, et après « un an pour celles faites à l'étranger, le tout à « compter, pour les cas de perte, du jour où le « transport des marchandises aurait dû être « effectué, et, pour les cas d'avarie, du jour où la « remise des marchandises aura été faite, sans « préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. »

Il était ainsi créé deux causes d'extinction absolument distinctes de l'action en responsabilité résultant du contrat de transport de marchandises par voie de terre : 1° une fin de non-recevoir ; 2° des prescriptions *brevi temporis* au cas d'avarie

ou de perte quand l'expéditeur ou le destinataire avait échappé à la fin de non-recevoir prévue par l'article 105.

Et cependant lorsque ces dispositions furent édictées, on était encore à une époque où le trafic des marchandises était loin de pouvoir être comparé à celui qui existe aujourd'hui. On avait néanmoins senti le besoin de régler par des dispositions spéciales l'extinction des actions en responsabilité pouvant résulter du transport des marchandises par voie de terre. D'ailleurs, en matière de transports maritimes, le législateur, pour identité de motifs, avait cru devoir intervenir dans les articles 433 et 435 du Code de commerce, afin de soustraire à l'application du droit commun l'extinction de l'action en responsabilité contre le capitaine de navire ou contre le fréteur.

Nous ne prétendons pas certes que les causes d'extinction, visées par le législateur de 1807 dans les articles 105 et 108 du Code de commerce, soient à l'abri de toute critique, mais l'esprit qui a présidé à la rédaction de ces textes est à retenir, car le principe qu'ils contenaient répondait déjà à d'impérieuses nécessités. « Rien n'importe tant au commerce en général, dit M. Bédarride (1), qu'un prompt et rapide règlement de ses opérations, et cet intérêt est surtout évident pour les entrepreneurs de transport et les voituriers. »

---

(1) Des chemins de fer, t. II, n° 601, p. 242.

Il fallait donc sauvegarder l'industrie des transports contre un danger qui aurait pu nuire à son développement.

On ne connaissait pas toutefois encore ce nouveau mode de transport qui a apparu vers 1845 par la création des Chemins de fer. Au jugement de l'Académie, l'emploi de la vapeur n'était qu'un rêve, qu'une utopie irréalisable. On était loin de prévoir son utilisation et les merveilles qui en résulteraient.

On se demanda, par suite, à l'apparition des Chemins de fer, si les articles 105 et 108 tels qu'ils avaient été rédigés en 1807 étaient applicables aux transports par voie ferrée. Un jugement du tribunal de commerce de Perpignan du 26 octobre 1866 refusa de faire bénéficier les Compagnies de chemins de fer des dispositions contenues dans ces deux textes (1). Ce jugement fut avec

---

(1) Attendu que ces articles, édictés bien avant l'invention des chemins de fer et dans un temps où le transport des marchandises était soumis à des conditions différentes de celles d'aujourd'hui, ne peuvent recevoir application quand il s'agit de transports exécutés à grande vitesse par un chemin de fer ; qu'en effet, dans ce cas, aucune lettre de voiture n'est dressée, mais seulement l'objet transporté est indiqué sur une feuille que le destinataire doit émarger en payant le prix de la voiture en même temps que cet objet lui est remis, cette remise n'étant faite que moyennant cet émargement, de sorte que la réception de l'objet transporté et le paiement du prix de la voiture ne constituent plus deux actes distincts mais un seul et même acte qui précède tout moyen de vérification.

juste raison, nous semble-t-il, cassé par la Cour de Cassation par arrêt du 20 juillet 1868 (1). Comme le faisait remarquer la Cour suprême, si les considérations invoquées par le Tribunal de Perpignan pouvaient bien entraîner certaines modifications dans l'application de l'article 105 ou de l'article 108, elles n'étaient pas de nature à exclure leur application.

Les Compagnies de chemins de fer sont des voituriers dans toute l'acception du mot ; pour quels motifs notre législation en matière de transports ne leur serait-elle pas applicable ? Au reste le jugement du Tribunal de Perpignan est le seul à notre connaissance qui ait exclu du bénéfice de l'article 105 les Compagnies de chemins de fer ; la Jurisprudence, d'accord avec la Doctrine, s'efforça d'étendre la loi à un cas que le législateur de 1807 n'avait pas prévu.

L'on ne saurait nier néanmoins que la construction des Chemins de fer a opéré une véritable révolution dans l'industrie des transports ; il s'est créé des Compagnies de chemins de fer puissantes, investies d'un monopole de fait, qui transportent chaque jour, et avec des conditions de rapidité qu'on ne connaissait pas avant, des masses énormes de marchandises. Ce n'est plus l'époque où le transporteur, agissant à titre individuel, débattait ses intérêts avec des commerçants plus

---

(1) D. 1868-1-352.

puissants que lui. Désormais les tarifs dûment homologués, applicables à toute personne sans aucune faveur, devaient fixer le prix du transport.

C'étaient là autant de circonstances nouvelles qui modifiaient les conditions du transport et étaient restées inconnues des rédacteurs du Code de Commerce.

Les dispositions des articles 105 et 108 ne concordent plus ainsi avec un mode de transport appelé à prendre tous les jours de plus en plus d'extension, il fallait une réforme.

« Depuis quatre-vingts ans, disait M. Gaillard dans un rapport à la Chambre des députés, les textes sont restés immuables ; et cependant il s'est produit, pendant cette période, un fait économique qui a modifié profondément l'importance et le régime des transports, au point qu'on peut affirmer que l'histoire commerciale du monde entier n'offre pas d'exemple d'un changement, d'une révolution aussi considérable. Je veux parler de la construction des chemins de fer qui donnera au XIX$^{e}$ siècle son véritable caractère économique. Et c'est précisément cette modification radicale apportée par les chemins de fer au régime des transports qui rend aujourd'hui insuffisante la loi qui, au début, avait réglé avec équité toutes les difficultés survenant lors de la réception des marchandises, et protégeait efficacement les intérêts du destinataire ».

Les divers inconvénients présentés par les arlicles 105 et 108 du Code de commerce et les

lacunes contenues dans ces articles avaient été d'ailleurs signalés à maintes reprises par un grand nombre de commerçants, et les Chambres de commerce s'en firent les interprètes dans des pétitions qui furent adressées au corps législatif.

Ces pétitions devenant tous les jours plus nombreuses, on créa au Ministère de la Justice une commission extraparlementaire avec le concours des ministres du Commerce et des Travaux publics : Le Gouvernement consulta la Cour de cassation, les Cours d'appel, les Facultés de droit, les Chambres de commerce : ces différents corps furent d'avis avec la commission extraparlementaire, qu'une réforme s'imposait.

Les Compagnies de chemins de fer également consultées déclarèrent seules qu'elles s'opposaient à la modification demandée pour l'article 105. Elles faisaient remarquer que les transports par chemins de fer n'avaient pas changé les conditions dans lesquelles les marchandises avaient été de tout temps livrées aux destinataires et à leur domicile et au surplus, à leurs avis, la faculté de ne recevoir les marchandises que sous réserves sauvegardait suffisamment les droits et les intérêts des expéditeurs et des destinataires.

Mais les Compagnies réclamaient la modification de l'article 108 à un double point de vue : elles demandaient d'abord qu'au cas de retard dans le transport des marchandises, l'action en responsabilité, au lieu de durer trente ans, soit prescrite par le délai de faveur de six mois ou d'un an ;

elles faisaient remarquer ensuite, avec non moins de raison, l'impossibilité matérielle, au cas d'action récursoire pour la Compagnie actionnée directement, d'appeler en cause la Compagnie précédente lorsque l'action principale était intentée par le destinataire dans les derniers jours du délai de six mois.

Si satisfaction fut donnée, nous allons le voir, aux Compagnies de chemins de fer au sujet de l'article 108, il n'en fut pas de même pour la fin de non-recevoir prévue par l'article 105.

A la suite, en effet, du rapport de la commission extraparlementaire, le Gouvernement, à la date du 28 novembre 1881, déposa sur le bureau de la Chambre des Députés un projet de loi portant modification des articles 105 et 108 du Code de Commerce. On nomma une commission parlementaire pour étudier ce projet, et le rapporteur M. Bisseuil déposa son rapport le 29 mars 1884 ; il concluait, sauf quelques modifications de détail, à l'adoption du projet du Gouvernement, mais la Chambre ayant atteint la fin de la législature, on ne put l'examiner.

Le projet fut de nouveau présenté à la Chambre par M. Henri Brisson, Garde des Sceaux, le 26 novembre 1885, et, après un rapport de M. Gaillard, il fut discuté et adopté en première délibération le 22 mars 1887 ; et en deuxième délibération le 1er juillet 1887, après un rapport supplémentaire de M. Gaillard, déposé le 4 avril 1887.

Présenté au Sénat par M. de Hérédia, au nom

du Ministre de la Justice, le 15 novembre 1887, le projet de loi fut adopté par cette Assemblée en première délibération, le 6 février 1888, après un rapport de M. Demôle, et en deuxième délibération les 16, 17 et 20 février 1888.

Le projet ayant été sur plusieurs points modifié par le Sénat, il fit retour à la Chambre le 13 mars 1888. M. Gaillard déposa le 24 mars 1888, un rapport proposant l'adoption du projet tel qu'il revenait du Sénat. La Chambre adhéra aux conclusions du rapporteur, et après déclaration d'urgence le projet fut définitivement adopté le 27 mars 1888 et devint la loi du 11 avril 1888.

Cette loi, promulguée au *Journal Officiel* du 13 avril 1888, contient le texte modifié des articles 105 et 108 du Code de Commerce, et est ainsi conçue :

Article Premier. — Les articles 105 et 108 du Code de Commerce sont remplacés par les articles suivants :

« ART. 105. — *La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.*

» *Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.* »

« ART. 108. — *Les actions pour avaries, pertes ou retard, auxquelles peut donner lieu, contre le voiturier, le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.*

» *Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai de cinq ans.*

» *Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.*

» *Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.*

» *Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.* »

« ART. 2. — *Dans les cas prévus par la présente loi, les prescriptions commencées au moment de la promulgation seront acquises par cinq ans à dater de cette promulgation si, d'après la loi antérieure, il reste un temps plus long à courir.* »

« ART. 3. — *La présente loi est applicable aux*

*colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion.* »

Tels sont les principes qui, de nos jours, déterminent et règlent les causes d'extinction des actions en responsabilité provenant du contrat de transport de marchandises par voie de terre. Sans doute ces causes d'extinction peuvent être invoquées par tous les entrepreneurs de transport terrestre, et par là on entend tous ceux qui d'une façon habituelle et non pas accidentellement se chargent de transporter des marchandises autrement que par mer, quelle que soit la nature des objets transportés et la profession de l'expéditeur ou du destinataire.

Mais on ne saurait méconnaître, — et c'est justement, nous venons de le voir, ce qui nous a valu la réforme opérée par la loi du 11 avril 1888, — que de tous ces entrepreneurs de transport par voie de terre régis par les articles 105 et 108 du Code de commerce, les Compagnies de chemins de fer sont ceux qui effectuent de beaucoup le trafic le plus considérable de marchandises. N'est-ce pas elles également, en effet, que le législateur a eu en vue en promulguant la loi Rabier du 17 mars 1905, et l'expérience ne nous démontre-t-elle pas qu'elles prennent tous les jours plus d'extension pour pouvoir faire face aux besoins du public ?

Dès lors, c'est avec ces transporteurs, comme en font preuve les Recueils de jurisprudence, que surgissent dans la pratique le plus de difficultés.

Aussi cette considération nous a-t-elle poussé à supposer dans notre étude que les seuls voituriers en cause étaient les Compagnies de chemins de fer.

Nous examinerons donc successivement les deux causes d'extinction de l'action en responsabilité contre les Compagnies de chemins de fer, née du contrat de transport de marchandises.

Une première partie sera consacrée à l'étude de la fin de non-recevoir prévue par l'article 105 du Code de Commerce.

Dans une seconde partie, nous examinerons les prescriptions spéciales établies par l'article 108.

Nous complèterons enfin cette étude en examinant dans deux Appendices les règles spéciales, dans cet ordre d'idée :

1° Aux transports mixtes ;

2° Aux transports internationaux régis par la Convention de Berne du 14 octobre 1890.

# PREMIÈRE PARTIE

## DE LA FIN DE NON-RECEVOIR DE L'ARTICLE 105 DU CODE DE COMMERCE

D'après l'article 105 du Code de Commerce, « la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée ».

La fin de non-recevoir établie par ce texte, constitue au profit des Compagnies de Chemins de fer un mode de libération qui, pour être rigoureux à l'égard de l'expéditeur ou du destinataire, n'en est pas moins d'une grande utilité pratique.

Il importe, en effet, que les réclamations du public à l'égard des Compagnies de Chemin de fer se manifestent au plus tôt afin de pouvoir ainsi constater sans retard l'importance du préjudice allégué. Mais, tandis que le législateur de 1807 déclarait irrecevable toute protestation formulée après la

réception de la marchandise et le paiement du prix de transport, le législateur de 1888 a amélioré la situation du destinataire en lui octroyant un délai de trois jours à partir de la réception de la marchandise et du paiement du prix de la voiture, pour faire valoir ses droits (1).

Nous étudierons donc quatre chapitres :

Chapitre Premier. — Les conditions requises pour que la fin de non-recevoir, prévue par l'article 105, puisse être invoquée.

Chapitre II. — Les actions soumises à la fin de non-recevoir.

Chapitre III. — Les cas où, malgré les conditions d'application de l'article 105, la fin de non-recevoir ne peut être invoquée.

Chapitre IV. — La renonciation au bénéfice de la fin de non-recevoir de l'article 105, et les stipulations contraires à ce texte.

---

(1) Voir l'étude de cette réforme aux pages 40 et suiv.

# CHAPITRE PREMIER

## CONDITIONS REQUISES POUR QU'UNE COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER PUISSE INVOQUER LA FIN DE NON-RECEVOIR.

L'article 105 du Code de Commerce subordonne l'acquisition de la fin de non-recevoir à la réunion de trois conditions : la réception des objets transportés, le paiement du prix du transport et l'accomplissement d'un délai de trois jours sans avoir notifié à la Compagnie transporteur une protestation suivant des formes rigoureusement déterminées.

Examinons chacune de ces trois conditions.

### Section Première

### Réception des objets transportés

Cette réception consiste dans la remise effective des objets transportés au destinataire ou à toute autre personne ayant qualité pour en donner décharge au voiturier.

De cette définition il résulte que trois éléments sont nécessaires pour que la première condition

soit remplie. Il faut : 1° qu'il y ait remise effective ; 2° que cette remise effective porte sur l'objet transporté et sur tous les objets transportés, et 3° qu'elle soit faite au destinataire ou à toute autre personne ayant qualité pour recevoir la marchandise.

§ 1er. — *Remise effective des objets transportés*

Comment s'opère exactement cette remise ? Avant l'apparition des Chemins de fer, elle était établie d'une façon non équivoque : une lettre de voiture, dressée en présence de l'expéditeur, indiquait au destinataire les conditions du transport, ce titre accompagnait la marchandise et était remis au destinataire qui pouvait ainsi se rendre compte si le voiturier avait satisfait à ses obligations. Au même moment il recevait la marchandise et en donnait décharge. La réception de l'objet transporté s'opérait ainsi à l'instant même où le destinataire en prenait possession. C'est encore ce qui a lieu aujourd'hui pour les transports par roulage ou par bateau.

Mais lorsqu'il s'agit d'expéditions par chemins de fer, les seules ici qui nous intéressent, il en est autrement, et il importe dans ce cas de distinguer les livraisons *en gare* et les livraisons *à domicile*.

Dans le premier cas, la réception de la marchandise, avant d'être réelle, est tout d'abord fictive. En effet, quand le destinataire, prévenu de l'arrivée

de la marchandise, se présente à la gare, il commence par solder le prix du transport (à moins évidemment que la marchandise ait voyagé en port payé) et par émarger le livre de sortie. On lui remet alors une feuille de livraison. Mais à ce moment il n'y a pas encore réception réelle et effective de la marchandise (1). Il doit se rendre ensuite, en effet, sur le quai, porteur de la lettre de voiture acquittée et de la feuille de livraison ; contre remise de cette feuille et après apposition d'un timbre de sortie, le destinataire peut enlever la marchandise. Ce n'est qu'à ce moment, après cette seconde phase de formalités qui peut être séparée de la première par un ou plusieurs jours d'intervalle, que le destinataire prend effectivement livraison de la marchandise. Jusque-là il n'y avait qu'une réception fictive dont la Compagnie ne pouvait se prévaloir ; les formalités précédentes n'étaient que des mesures d'ordre et de sûreté nécessitées par la rapidité et le nombre d'objets transportés. Les Compagnies de Chemins de fer le reconnaissent d'ailleurs elles-mêmes, puisqu'elles remettent au destinataire un bon de livraison, c'est donc que le colis n'a pas encore été livré, et que par suite elles ne se considèrent pas comme réellement dessaisies (2).

---

(1) Cassation, 12 mars 1873, D. 74-1-158. S. 1873-1-111. — Rapport de M. le conseiller Guillemard, 13 janvier 1875, D. 1875-1-379 ; S. 1876-1-34.

(2) Cassation, 8 nov. 1893, S. 94-1-188. D. 94-1-167.

Dans le second cas, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de livraison à domicile, il n'y a plus alors comme dans le cas de livraison en gare, de remise fictive précédant la remise réelle. Le camionneur de la Compagnie transporteur se rend chez le destinataire, lui remet le colis, reçoit le prix s'il y a lieu et fait émarger sa feuille de livraison ; ces opérations ont lieu presque simultanément. A ce moment-là il y a remise réelle de l'objet transporté, et si, comme nous le verrons plus loin, le destinataire ne réclame pas dans les trois jours qui suivent, il tombera sous l'application de l'article 105 (1).

Il peut arriver parfois que la livraison de la marchandise n'ait lieu ni en gare, ni à domicile. C'est lorsque la marchandise, ayant voyagé dans des wagons plombés sous le régime de la douane, la livraison a lieu dans les magasins de l'Administration des Douanes, situés dans les dépendances de la gare. Dans cette hypothèse, « il y aura remise effective, a dit la Cour de Cassation dans un arrêt du 6 novembre 1878 (2), lorsque les marchandises placées dans les magasins de la douane dépendant de la gare auront été enlevées par le destinataire pour les porter chez lui. » Il a même été décidé que l'ouverture et la vérification par les employés des douanes des colis transportés et

---

(1) Cassation, 17 juin 1879, S. 81-1-84.
(2) S. 79-1-227. D. 79-1-29

qui ont été mis par la Compagnie à la disposition du destinataire, constituent une véritable prise de possession, peu importe que les colis aient été laissés ou non dans les magasins de la douane (1).

Ainsi se trouve précisé, suivant les divers modes de livraison, ce qu'il faut entendre exactement par remise effective susceptible, quand les autres conditions seront réunies, d'entraîner la fin de non-recevoir de l'article 105 (2).

§ 2. — *Erreur dans la livraison et livraison partielle*

Il ne suffit pas qu'un objet quelconque soit remis au destinataire, il faut que l'objet remis soit bien celui qui a été expédié pour son compte, et, au cas où l'expédition comprend plusieurs colis, il faut aussi que tous les colis ainsi expédiés parviennent entre les mains du destinataire.

Examinons ces deux hypothèses.

Supposons tout d'abord qu'un colis a été remis à un destinataire qui l'a accepté sans protestation ni réserves, il s'aperçoit ensuite que la marchandise n'est pas celle qui lui était destinée. Pourra-t-on dire qu'il y a là vraiment réception au sens de l'article 105? Non, répondaient avant la loi du 11 avril 1888 les auteurs et la Jurisprudence

---

(1) Aix, 8 janvier 1880, D. 81-2-165.

(2) Montpellier, 14 nov. 1901; Monit. jud. Midi du 8 décembre 1901.

poussés par le désir de limiter autant que possible e champ d'application de l'art. 105 trop rigoureux pour le destinataire, et par suite trop favorable aux Compagnies (1). Mais il n'en est pas de même aujourd'hui, et dans diverses décisions la Cour de Cassation notamment a décidé que l'article 105 s'appliquait même au cas où un colis a été substitué à un autre, prétextant que le motif dont s'inspire ce texte commande d'étendre sa solution à cette hypothèse (2).

Malgré tout le respect que nous avons pour la Cour Suprême et la haute autorité de ses décisions, ce revirement de jurisprudenc ne nous paraît nullement fondé. Sans doute, nous savons que, depuis la loi du 11 avril 1888, la simple réception de la marchandise et le paiement du prix de transport ne suffisent plus pour permettre au voiturier de se retrancher derrière la fin de non-recevoir ; le destinataire jouit encore d'un délai de trois jours ; or, pendant ce laps de temps, peut-

---

(1) Limoges, 5 mars 1870. Bull. ann. des Ch. de fer, 1873, p. 20. D 70-2-90. S. 1870-2-75 ; Lyon, 10 mars 1883, S. 84-2-112. D. 84-2-88.

Sarrut : Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer, n° 862 ; Féraud-Giraud, Code des transports des march. et voyageurs par ch. de fer, t. 2, n° 945 ; Bédarride : Des ch. de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises, t. 2, n° 650.

(2) Cassation, 25 mai 1891. S, 91-1-346 (note Lyon-Caen); Cassation, 1er juillet 1896. D. 98-1-396 ; Cassation, 16 avril 1904. D. 1905-1-415.

on dire, il a pu vérifier l'idendité de la marchandise qui lui a été remise et constater par suite l'erreur commise par le voiturier. Cette argumentation qui vient au premier abord à l'esprit peut sembler prenante, mais elle n'est pas décisive.

L'article 105 exige, en effet, que la marchandise soit reçue par le destinaire ; or, de quelle marchandise s'agit-il, sinon de celle adressée au destinataire. Le voiturier ne saurait être libéré à son égard en lui remettant un colis quelconque ; avant de pouvoir dégager sa responsabilité et invoquer l'article 105, il doit exécuter son mandat comme il s'y est engagé, et non pas s'en tenir à une exécution irrégulière. D'ailleurs, avec l'opinion contraire nous aboutissons à un résultat choquant. Il n'est pas douteux qu'une Compagnie de chemins de fer puisse réclamer au destinataire la marchandise qui lui a été remise par erreur, peut-on dès lors concevoir que le même droit soit refusé au destinataire à l'encontre de la Compagnie transporteur et qu'il ne puisse rien réclamer, pas plus la marchandise qui lui a été réellement adressée que des dommages-intérêts ? Telle est cependant la conséquence à laquelle on est obligé d'aboutir avec le système actuel de la Cour de Cassation.

L'opinion que nous soutenons est, au surplus, conforme à l'esprit de la loi de 1888, qui a voulu créer au destinataire une situation meilleure. Pourquoi vouloir maintenant, au contraire, le traiter plus durement et se servir contre lui d'une arme qui lui a été donnée pour mieux se défendre ?

Que décider dans le cas de livraison partielle ? Supposons pour cela que plusieurs colis sont expédiés à un même destinataire et font l'objet d'une lettre de voiture unique et d'un seul contrat de transport. Le voiturier divise son transport en deux envois et ne remet ainsi les colis au destinataire que séparément et en plusieurs fois. Celui-ci, lors du premier envoi, émarge la feuille de livraison qui y est relative, reçoit les colis, effectue le paiement et laisse expirer le délai de trois jours sans protestation aucune ; il pourra néanmoins réclamer et agir utilement contre la Compagnie transporteur pour avarie ou perte partielle dans les trois jours qui suivront la remise du second envoi, car il n'y a vraiment réception, au sens de l'article 105, qu'autant que tous les colis ont été remis au destinataire : une livraison qui ne porte que sur une partie des objets transportés est inefficace, elle ne met pas fin au contrat. La réception, en un mot, doit s'entendre de l'expédition prise dans son ensemble et non dans ses éléments individuellement envisagés. C'est ainsi, d'ailleurs, que la jurisprudence s'est prononcée à plusieurs reprises (1).

---

(1) Cassation, 15 juillet 1878. D. 78-1-317. S. 1878-1-425. Cassation, 7 juin 1904. *Gaz. Palais*, 29 juin.

§ 3. — *Des différentes personnes qui ont qualité pour recevoir la marchandise*

La Compagnie de chemins de fer, en vertu du contrat de transport, s'est engagée envers l'expéditeur non seulement à transporter le colis qui lui a été remis d'un endroit à un autre, mais aussi de le remettre à celui qui est désigné dans la lettre de voiture pour le recevoir, et qu'on nomme le destinataire. Celui-ci sera tantôt une tierce personne, tantôt l'expéditeur lui-même qui jouera ainsi dans le même contrat le rôle de destinataire, mais cette distinction est ici sans intérêt pratique.

Aucune difficulté ne surgit au cas où c'est le destinataire en personne qui se présente pour recevoir les colis. Mais il arrive souvent que le destinataire se fait remplacer par un mandataire, et par là il faut entendre, nous dit M. Féraud-Giraud, « toute personne qui, porteur des pièces et justifiant au besoin de sa qualité, se présente au nom du destinataire » (1) : par exemple, le camionneur choisi par le destinataire. L'article 105, dans ce cas, pourra être opposé au mandataire du destinataire comme il pourrait l'être au destinataire lui-même (2). Il en serait autrement s'il s'agissait

---

(1) Féraud-Giraud. Code des Transp. par chem. de fer, tome II, n° 911.

(2) Cassat., 24 août 1881. D. 82-1-200 ; 8 déc. 1885. D. 87-1-128.

d'un camionneur de la Compagnie, celui-ci ne serait alors que son préposé, et elle ne pourrait évidemment se donner décharge à elle-même par l'intermédiaire d'un tiers qui n'agirait ainsi que pour son compte, sous ses ordres et sa responsabilité. (1)

Il importe peu que la marchandise n'ait été reçue par le mandataire du destinataire ou le destinataire lui-même que pour être ensuite réexpédiée ; la Compagnie transporteur peut opposer à toute personne désignée comme destinataire par la lettre de voiture et qui exerce l'action en responsabilité, la fin de non-recevoir édictée par l'art. 105 ; elle n'a point à rechercher quelle est cette personne, et si elle ne serait pas en réalité un second voiturier chargé de transporter les colis à leur destination définitive ; un nouveau contrat prendrait dans ce cas naissance (2).

Tout autre sera la solution, si l'expéditeur a traité avec une seule Compagnie pour un transport qui nécessite l'emploi de plusieurs ; il s'agit alors d'un contrat unique. Chacune joue en apparence le rôle du destinataire par rapport à la précédente, et ainsi se pose la question de savoir si ces destinataires pourront invoquer la fin de non-recevoir de l'article 105.

---

(1) Cassation, 21 nov. 1871. S. 71-1-207.

(2) Cassation, 13 juin 1878. S. 78-1-178 ; Paris, 24 octobre 1892. D. 94-1-372.

Supposons donc qu'une marchandise, pour arriver à destination, soit obligée de voyager sur trois réseaux différents par exemple. La première Compagnie, qui traite directement avec l'expéditeur, joue à la fois le rôle de voiturier pour la partie du transport qui s'effectue sur son propre réseau et de commissionnaire de transport pour le reste du parcours ; à ce second point de vue elle est régie par l'article 99 du Code de Commerce qui la déclare garante des faits du commissionnaire intermédiaire auquel elle adresse les marchandises. Il en résulte que la remise du colis à la Compagnie suivante ne met point fin au transport entrepris, car celle-ci n'est point un destinataire ; la réception ne s'opèrera à l'égard de celle qui l'a précédée que par la livraison de la marchandise au destinataire indiqué dans la lettre de voiture.

En sera-t-il de même à l'égard de la Compagnie intermédiaire ? Peut-on aussi déclarer que la livraison de la marchandise à la Compagnie qui doit effectuer la dernière partie du transport ne constitue pas pour cette Compagnie intermédiaire la réception visée dans l'article 105 du Code de Commerce ? Certains ont repoussé cette opinion, et notamment M. Jacqmin (1), car disent-ils, la seconde Compagnie n'a pas traité avec l'expéditeur, elle est restée étrangère à la conclusion

---

(1) Paul Jacqmin, thèse : Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer, page 238.

du contrat, elle n'a traité qu'avec la première ; le véritable expéditeur pour elle c'est la Compagnie qui l'a précédée, le véritable destinataire est celle qui la suit.

A cela nous répondrons : sans doute la Compagnie intermédiaire ne s'est point engagée envers l'expéditeur, mais qu'importe ; si elle joue, comme la première, le rôle de voiturier jusqu'à l'extrémité de son réseau, elle est aussi commissionnaire intermédiaire pour le reste du voyage, et comme tel elle s'est obligée de faire parvenir la marchandise au destinataire définitif. A la différence de la première Compagnie, elle n'est évidemment pas commissionnaire *ducroire,* mais elle n'en reste pas moins commissionnaire et mandataire substitué tenu de toutes les obligations du mandataire primitif. Elle ne saurait, dès lors, prétendre que la remise de la marchandise à la dernière Compagnie sera de nature à la faire bénéficier de la fin de non-recevoir de l'article 105, toutes les autres conditions étant supposé réunies. La troisième Compagnie n'est point, en effet, pour elle le destinataire, et comme la première elle ne saurait se prévaloir de la réception de la marchandise qu'autant que celle-ci aura été remise au destinataire indiqué dans la lettre de voiture. Telle est, nous semble-t-il, la seule raison pour laquelle doit être écartée la fin de non-recevoir de l'article 105 au cas de livraison à des Compagnies qui ne traitent pas directement avec l'expéditeur, et c'est en vain, croyons-nous, que l'on a

allégué, pour déclarer en l'espèce ce texte inapplicable, l'impossibilité où se trouvent ces Compagnies de vérifier les colis qui leur sont remis. Si telle était là la raison déterminante, il faudrait décider que l'article 105 serait seulement applicable au cas d'avaries apparentes et supprimer aussi toute distinction entre le commissionnaire intermédiaire et le destinataire provisoire chargé de réexpédier, tous les deux se trouvant le plus souvent dans la même impossibilité de vérifier les colis expédiés. Or, de pareilles conséquences ne peuvent être acceptées. « La vérité, comme le déclare M. Péronne, est que les voituriers qui n'ont pas traité directement avec l'expéditeur, n'ont pas qualité pour mettre fin aux obligations de leur cédant; voilà pourquoi la remise qui leur est faite par celui-ci ne peut donner lieu à une réception au sens de l'art. 105 (1). »

Aucune difficulté, au contraire, ne se présente au sujet de la Compagnie qui effectue la dernière partie du transport; elle reçoit le colis de la Compagnie intermédiaire et le remet au destinataire désigné sur la lettre de voiture; à ce moment, peut-on dire : il y a réception de l'objet transporté, telle que l'exige l'article 105, et la première condition d'application de la fin de non-recevoir se trouve ainsi remplie.

---

(1) Péronne. Thèse. Des fins de non-recevoir et des prescriptions en matière de transports terrestres et maritimes, page 20.

Section II

**Paiement du prix du transport**

Cette seconde condition requise pour l'application de l'article 105 consiste à payer à la Compagnie de chemins de fer non seulement le prix du transport proprement dit mais aussi les frais accessoires comme ceux de chargement et de déchargement, droits de magasinage, frais de camionnage, même quand la livraison a lieu à domicile par l'intermédiaire du camionneur de la Compagnie.

Comme la réception, le paiement du prix doit être réel. Dès lors s'il s'agit non d'un fait de transport isolé, mais d'un contrat consenti à l'occasion d'un service continu et donnant lieu entre la Compagnie et le destinataire à un compte courant réglé à des intervalles assez longs, la Compagnie serait mal venue à vouloir invoquer pour chaque transport le bénéfice de l'article 105, car l'inscription par le voiturier sur ses registres du prix du transport au débit du destinataire ne constitue qu'un paiement fictif. « Il ne deviendra, déclare M. Bédarride, le fait du destinataire que lorsque l'arrêté de compte et le règlement l'auront mis définitivement à sa charge (1). » Dans le

(1) Bédarride. Des chemins de fer, tome II, n° 667.

même sens on peut citer un jugement du Tribunal de commerce de Lyon du 16 novembre 1868.

Par qui le paiement doit-il être effectué ? Par le destinataire ou par un tiers en son nom. Aussi déciderons-nous que le paiement fait pour le compte du destinataire par une Compagnie de chemins de fer intermédiaire lorsqu'elle reçoit la marchandise n'exonérerait pas la Compagnie qui a fait l'expédition du recours exercé contre elle par le destinataire, l'article 105 étant en pareil cas inapplicable (1).

Mais il est une question qui a fait l'objet des plus vives controverses, tant dans la doctrine qu'en jurisprudence, et qui concerne le moment où doit avoir lieu le paiement ; l'article 105 est muet sur ce point, comme il l'était d'ailleurs avant la loi du 11 avril 1888.

Avant cette loi, il était généralement admis que quand une expédition avait lieu en port payé la fin de non-recevoir de l'article 105 ne pouvait pas être invoquée (2).

On déclarait à cet effet que le législateur

---

(1) Cassation, 31 mars 1874, S. 74-1-385. — Blanche, Transports par chemins de fer, n° 145.

(2) Paris, 27 août 1847. S. 47-2-511. — Cassation, 7 févr. 1861. D. 61-1-197. — 13 novemb. 1867. S. 67-1-429. — 4 décembre 1871. S. 72-1-67. — Dans le même sens, Alauzet, Commentaire du Code de Commerce et de législation commerciale, t. III, n° 1196. — Bédarride, Des Chemins de fer, t. II, nos 638 et suiv. — Ruben de Couderc, vo Commission. de transport, n° 184. — Sarrut, n° 844.

n'avait pas prévu dans l'article 105 l'hypothèse d'une expédition en port payé ; ce texte était uniquement fondé sur la renonciation tacite du destinataire au droit qu'il aurait eu de réclamer une indemnité ; seul donc pouvait être retenu, déclarait-on, le paiement effectué par le destinataire une fois le transport terminé, car il entraîne l'idée que le contrat de transport se termine à la satisfaction des parties. On ne comprendrait pas effectivement que celui qui aurait à réclamer la réparation d'un préjudice, paye ce qu'il peut devoir à l'auteur de ce préjudice, autrement que contraint et forcé. Le paiement effectué, au contraire, avant le transport par l'expéditeur n'a point cette signification ; il ne peut donner naissance à la même présomption et par suite il ne saurait motiver aucune déchéance.

La Jurisprudence et la grande majorité de la Doctrine, en admettant cette manière de voir qui n'était conforme ni à l'esprit, ni à la lettre de l'ancien article 105, s'étaient laissées influencer par la rigueur de la fin de non-recevoir ; elles voulaient la tempérer en faisant, en faveur du destinataire, une application bienveillante de cette déchéance.

Cette solution équitable, mais non juridique, était battue en brèche avec raison par M. Féraud-Giraud qui identifiait, au contraire, les deux modes d'expédition.

« Si la marchandise a voyagé en port payé,

disait ce savant jurisconsulte (1), le destinataire auquel elle est offerte, ne l'ignore pas puisque, non seulement on ne lui réclame pas ce port, mais encore on lui remet une pièce constatant son paiement ; averti de ce paiement qu'il accepte en émargeant et recevant la marchandise, prêt à le refuser, si on le lui réclamait à nouveau, au moyen des pièces que la Compagnie lui a remises et qui constatent que le port a été payé, il ne peut ignorer le payement dont il s'approprie le bénéfice. S'il reçoit sans protestation la marchandise, ne sait-il pas que cette réception a lieu avec acquit de port ? Et ne sait-il pas qu'une fin de non-recevoir est applicable par le voiturier à celui qui a reçu la marchandise en l'état d'un port payé qu'il a connu et accepté, alors qu'il savait que ce paiement avait été réalisé pour son compte » ?

Mais depuis la loi du 11 avril 1888, la Jurisprudence et la majorité de la Doctrine se sont ralliées à l'opinion soutenue auparavant par M. Féraud-Giraud (2), et nous la partageons pleinement,

---

(1) Féraud-Giraud. Code des transports, t. II, n° 927.

(2) Cassation, 25 mai 1891. D. 92-1-273. S. 91-1-345. — Paris, 24 oct. 1892. S. 93-2-37. — Bourges, 13 nov. 1893. D. 94-2-372. — Cassation, 5 nov. 1906. *Pand.*, 1907-1-22. — Sic. Lyon-Caen et Renault, Traité de droit commercial, t. III, n° 650. — Féraud-Giraud, t. II, n° 927. — Sarrut, note D. 1892-1-273 — Poulle, Comment. de la loi du 11 avril 1888, n° 87 et suiv. — Péronne, *Annales de Droit commercial*, t. II, année 1888, p. 131. — Carpentier et Maury, Traité des chem. de fer, t. II, n°s 4120 et 4121. — *Contrà :* Josserand, Les Transports, n° 672. — Thaller, Traité élémentaire de Droit commercial, n° 1215.

en décidant que l'article 105 est applicable aussi bien aux expéditions en port payé qu'en port dû.

Nous étudierons, en effet, dans la section III la nouvelle condition imposée par la loi de 1888 pour permettre au voiturier d'invoquer le bénéfice de la fin de non-recevoir et qui consiste dans l'expiration du délai de trois jours sans protestation depuis la réception de la marchandise et le paiement du prix. Ce troisième élément change la face des choses, et si l'on pouvait admettre dans une certaine mesure le motif d'équité qui avait guidé la jurisprudence et une grande partie de la doctrine dans leur opinion avant la loi de 1888, ce motif d'équité ne se comprend plus aujourd'hui depuis cette réforme. « Avec la loi nouvelle, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), l'expiration du délai de trois jours sans protestation ajoute une grande force à la présomption et atténue beaucoup la fin de non-recevoir qui, antérieurement, serait résultée du seul fait de la réception de la marchandise. On comprend que ce nouvel élément dispense d'exiger que le prix du transport soit payé par le destinataire après l'arrivée des marchandises ».

Rien, d'ailleurs, dans le texte de la loi, ne permet d'établir une différence entre les expéditions

---

(1) Lyon-Caen et Renault : Traité de Droit commercial, t. III, n° 650.

en port payé et les expéditions en port dû. Vainement prétendrait-on, en faveur de l'opinion contraire, que le paiement effectué par l'expéditeur ne peut être invoqué contre le destinataire, car c'est là un fait auquel il est resté étranger et dont il ne doit donc pas souffrir : *res inter alias acta non nocet*. A ce premier argument nous répondrons que la maxime que nous venons de rappeler n'est point applicable dans notre hypothèse, car il n'est pas exact de dire que le destinataire est resté étranger au paiement effectué par l'expéditeur ; la preuve, c'est qu'au cas où on lui réclamerait le prix de la voiture, il se prévaudrait du paiement antérieur fait par l'expéditeur. Si donc on soutient qu'il peut s'en servir, on doit aussi décider qu'on peut s'en prévaloir contre lui.

A supposer même que le destinataire reste un tiers à l'égard de l'expéditeur, la maxime invoquée devrait être citée en entier : *res inter alias acta nec nocet nec prodest*, et dès lors il faudrait de nouveau en conclure que si le paiement qu'a fait l'expéditeur ne peut nuire au destinataire, il ne peut non plus lui profiter ; or, tout le monde se trouve d'accord pour repousser cette dernière solution.

Nous pensons sans doute que l'expéditeur ne peut lier le destinataire par le contrat qu'il a passé avec la Compagnie de chemins de fer, et nous lui reconnaissons toute liberté pour en accepter ou répudier les conséquences. Mais cela n'est exact

qu'autant qu'il n'invoque pas lui-même ce contrat ; or, il s'en prévaut, il le fait sien du jour où il réclame, par exemple, à la Compagnie transporteur une indemnité pour avarie ou pour perte partielle. Il ratifie dès lors tout ce que l'expéditeur a fait, et, entre autre, le paiement qu'il a effectué et qui pourra ainsi lui être opposé par le voiturier.

Il existe au surplus deux cas d'expédition en port payé où nos adversaires ne peuvent, par la force même des choses, invoquer l'argument que nous venons de combattre : à savoir, le fait par le destinataire d'être resté étranger au paiement qu'a effectué l'expéditeur.

C'est tout d'abord le cas où le destinataire lui-même aura remis *pour son comple* un colis à une Compagnie de chemins de fer ; destinataire et expéditeur ne font alors qu'une même personne.

C'est ensuite le cas où l'expéditeur a été chargé par le destinataire de lui faire une expédition et d'en payer les frais.

Dans ces deux hypothèses, il est évidemment impossible pour les partisans de l'opinion que nous essayons de réfuter, de soutenir que le destinataire est resté étranger au paiement du prix du transport.

Se plaçant sur un autre terrain pour faire échec à notre théorie et exclure ainsi l'application de l'article 105 lorsqu'il s'agit d'expéditions en port payé, on a fait valoir le texte même de cet article ;

« La réception des objets transportés et le paye-
« ment du prix de la voiture éteignent toute
« action contre le voiturier pour avarie ou perte
« partielle .... »

La disposition des termes de cet article, dit-on, montre que dans la pensée du législateur la réception doit précéder le paiement et non le suivre. Et le nouvel article 105 continue : « si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement.... »

C'est donc, ajoute-t-on, le même jour que doivent s'opérer la réception et le paiement.

Nous ne saurions admettre ce mode d'argumentation fortement défendu surtout par M. Duparcq (1). Il est indifférent, croyons-nous, que le paiement du prix du transport précède ou suive la réception de la marchandise, et on interprète mal la pensée du législateur en s'attachant de la sorte à la disposition des termes de l'article 105. Les rédacteurs de ce texte n'ont nullement voulu déclarer que la réception devait toujours précéder le paiement, et que ces deux faits devaient se passer le même jour ; ils ont simplement voulu dire que le délai de trois jours ne commencerait à courir que lorsque la réception et le paiement auraient eu lieu tous les deux ; peu importe que le paiement ait précédé ou suivi la réception de la marchandise,

---

(1) Duparcq : Commentaire de la loi du 11 avril 1888, page 14, n° 16, et page 19, n° 25.

ou que le paiement et la réception aient été opérés ou non à des jours différents, si l'un et l'autre sont intervenus.

Après avoir ainsi réfuté les divers arguments qui nous sont opposés par nos adversaires, nous persistons donc à prétendre que la fin de non-recevoir de l'article 105 s'applique aux expéditions en port payé aussi bien qu'aux expéditions en port dû.

### Section III

### Du délai accordé pour protester et des modes de protestation

Aux deux conditions exigées par l'article 105 pour permettre aux voituriers d'invoquer la fin de non-recevoir, la loi du 11 avril 1888 en a ajouté une troisième : l'absence de protestation de la part du destinataire dans les trois jours, non compris les jours fériés qui suivent celui de la réception de la marchandise et du paiement du prix du transport.

Quel est donc le motif de cette réforme ? Nous le trouvons indiqué dans les travaux préparatoires. Le destinataire qui voulait échapper, avant la loi de 1888, à la déchéance rigoureuse de l'article 105, n'avait d'autre moyen que de formuler des réserves au moment de la réception ; mais ces réserves devaient être formelles et précises, et les Compa-

gnies de Chemins de fer se refusaient à prendre en considération les réserves générales formulées par le destinataire. On présumait ainsi qu'au moment de la réception de la marchandise, le destinataire vérifiait le colis et s'assurait s'il se trouvait ou non en bon état ; et effectivement la déchéance de l'ancien article 105 supposait une vérification immédiate.

En pratique cependant, depuis déjà un certain temps, pareille vérification n'avait point lieu, et nous en trouvons l'explication dans l'Exposé même des motifs de la loi de 1888 : « Les conditions, y est-il dit (1), dans lesquelles s'effectuent aujourd'hui les transports, la multiplicité des objets transportés, la célérité nécessaire imposée aux transporteurs et exigée par les destinataires ou les expéditeurs, sont, dans la plupart des cas, un obstacle à la vérification immédiate et à la constatation de l'état de la marchandise au moment de la livraison et du paiement du prix du transport. »

Il fallait par suite trouver un moyen nouveau de sauvegarder les droits du destinataire, et alors par assimilation et extension de ce qui existe pour les transports maritimes, un délai lui fut accordé pour notifier sa protestation au voiturier. Mais tandis qu'en matière de transports par mer le délai pour protester est fixé par l'article 435 du Code de Commerce à vingt-quatre heures, en matière de

---

(1) *Journal Officiel*, Doc. parl., Chambre, 1886, p. 381.

transport par chemins de fer, ce délai était trop court, il devait être prolongé. La raison d'une différence entre la durée de ces deux délais nous est fournie par l'Exposé des motifs (1) : « L'article 436 (nouvel article 435), y lisons-nous, s'applique à des négociants toujours représentés au lieu de la livraison et à des transporteurs qui peuvent reprendre immédiatement la mer ; le destinataire du colis livré par la Compagnie de chemins de fer peut être absent et, à son retour, il n'aurait que quelques heures pour vérifier et protester. De plus, si, dans un port, l'officier ministériel est à portée de ceux qui ont besoin de son assistance, il en sera souvent autrement dans la commune où se trouve la station qui a opéré la livraison (2). »

Une différence entre les deux modes de transport se trouvant sur ce point justifiée, dans quelle mesure devait-on prolonger le délai de vingt-quatre heures ?

Le projet du Gouvernement et celui de la Commission fixaient à *deux jours francs* le délai de protestation, et c'est en ce sens que se prononça la Chambre, repoussant ainsi un amendement de M. Leydet qui voulait porter ce délai à quatre

---

(1) *Journal Officiel*, Doc. parl., Chambre 1886, p. 381 et suiv.

(2) Cette seconde raison a perdu aujourd'hui beaucoup de son importance, car, comme nous le verrons dans la suite de nos explications, on a admis le mode de protestation par lettre recommandée.

jours francs pour les destinataires domiciliés en dehors de la commune où se trouve la gare destinataire (1).

Mais au Sénat, adoptant un amendement de M. Bozérian, on substitua à la rédaction admise par la Chambre une nouvelle rédaction qui ne modifiait rien, mais avait l'avantage d'être plus claire ; et voici, à ce sujet, comment s'exprimait M. Demôle, rapporteur au Sénat : « Le délai de protestation que les articles 435 et 436 fixent à vingt-quatre heures en matière de transports maritimes, nous l'avions porté à deux jours francs. Si vous voulez bien vous reporter à notre rédaction primitive du nouvel article 105, vous verrez qu'il est ainsi conçu : « la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si *dans les deux jours francs*, non compris les jours fériés qui suivent cette réception et ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée sa protestation motivée. En vous proposant, Messieurs, ce délai de protestation fixé à deux jours francs, nous avions tous la pensée que les deux jours étaient francs dans toute l'acception du mot, c'est-à-dire qu'à partir du jour où la réception et où le paiement ont eu lieu, deux autres jours entiers étaient accordés

---

(1) *Journal Officiel*, Doc. parl. d'octobre 1887, p. 28.

au destinataire pour faire sa vérification, et que, par conséquent, sa protestation était utilement signifiée le troisième jour après la réception. Après réflexion, nous avons pensé que cette formule « dans les deux jours francs » pouvait entraîner quelque difficulté, et pour trancher définitivement la question de manière à éviter toute contestation, nous vous proposons, par notre nouvelle rédaction, la formule que voici : « Art. 105. La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, *si dans les trois jours*, non compris les jours fériés, *qui suivent cette réception* et ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée sa protestation motivée (1). »

D'après ces explications on voit nettement que la rédaction adoptée par le Sénat et qui est devenue définitive, n'a absolument rien changé à la durée réelle du délai telle qu'elle avait été adoptée par la Chambre. Il n'en reste pas moins vrai, en effet, que c'est un délai de deux jours francs qui est accordé par l'article 105 au destinataire pour protester. Suivant les principes généraux, le *dies a quo* n'est pas compté ; le délai commence à courir le lendemain du jour où les deux premières

---

(1) *Journal Officiel* du 7 févr. 1888, séance du 6 févr. 1888. Sénat, Débat parl., p. 101 et 102.

conditions ont été remplies, et le destinataire peut utilement protester jusqu'à l'expiration du troisième jour. Si donc la réception de la marchandise et le paiement du prix ont eu lieu le premier du mois, la protestation pourra être signifiée les 2, 3 et 4, et si nous supposons même que le 4 est un jour férié, le destinataire aura toute la journée du 5 pour protester, car l'article 105 excepte les jours fériés. Le délai ne serait cependant pas augmenté si le jour même de la réception et du paiement se trouvait un jour férié, car l'article 105 spécifie que pour ne pas être compris dans le délai les jours fériés doivent *suivre* le jour de la réception et du paiement.

Bien que la loi soit muette à cet égard, nous déciderons que dans le délai de trois jours il ne faudra pas comprendre les jours où un cas de force majeure aura empêché le destinataire de protester. « C'est là, dit M. Lyon-Caen (1), une solution conforme aux principes généraux du droit, elle est d'autant plus équitable que la protestation ne peut pas, pour être efficace, avoir lieu dans une forme quelconque, mais doit être faite dans les formes déterminées par la loi. »

Ce n'est là toutefois qu'une exception au principe qui doit ici dominer et qui résulte de l'esprit même de la loi, à savoir que le délai prévu par l'article 105 est un délai rigoureux, et que toute pro-

(1) Lyon-Caen. Traité de Droit commercial, t. 3, n° 631, p. 568.

testation effectuée après son expiration doit être considérée comme non avenue, peu importe qu'elle soit formulée d'une façon principale ou incidente en appelant en garantie la Compagnie de chemins de fer chargée du transport. C'est ce qu'a décidé d'ailleurs à plusieurs reprises la Cour suprême (1), notamment dans un arrêt du 16 avril 1896 : il s'agissait dans ce cas d'un destinataire assigné par l'expéditeur en paiement du prix de marchandises perdues et faisant partie d'une expédition comprenant plusieurs colis ; le destinataire, excipant de la perte partielle, avait appelé la Compagnie de chemins de fer en garantie, le délai de trois jours expiré. La Cour de Cassation décida que le destinataire était irrecevable à appeler le voiturier en garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre lui, car il n'avait point fait de protestation dans le délai imparti par la loi. Sans cela la fin de non-recevoir de l'article 105 serait rendue illusoire, et la Compagnie transporteur, au lieu d'être protégée par une disposition spéciale, serait chargée, en outre, des frais supplémentaires nécessités par ce détour de procédure.

Si les conditions de délai pour protester doivent être rigoureusement observées, il en est de même des conditions de forme. En se rapportant aux travaux préparatoires de la loi de 1888, on se rend

---

(1) Cass. 16 avril 1896. S. 1896-1-413 ; 14 janv. et 11 fév. 1901. S. 1901-1-364 ; 17 fév. 1903. D. 1905-1-125.

compte que le projet primitif n'admettait comme mode de protestation que l'*acte extrajudiciaire* c'est-à-dire l'acte d'huissier. La commission de la Chambre des Députés proposa le second mode, qui est passé dans la loi : *la lettre recommandée.* La raison pour laquelle fut admise cette proposition, M. Gaillard nous la donne dans son premier rapport à la Chambre, lorsqu'il déclare que « l'importance des litiges est parfois minime, et que si la procédure débute par un acte relativement coûteux (comme en l'espèce l'acte extrajudiciaire), elle arrivera à écarter les réclamations qu'il eût été équitable de laisser produire et de régler à peu de frais. » Cette seconde forme de protestation est donc plus économique, nous verrons tout à l'heure qu'elle offre encore un autre avantage.

Examinons successivement ces deux modes de protester.

Aucune difficulté ne se présente pour la protestation notifiée par acte extrajudiciaire ; la copie de l'exploit doit être remise à un représentant de la Compagnie de chemins de fer transporteur dans les trois jours indiqués par l'article 105. La notification par acte d'huissier sera valable même si elle est faite un jour de fête légale ou les jours ordinaires après l'heure légale qui, suivant l'article 1037 du Code de Proc. civile, varie suivant les périodes de l'année ; dans ces deux cas, en effet, il y a lieu de faire application de l'art. 1030 du Code de Proc. civile, et ainsi de déclarer que

l'huissier est seulement passible d'une amende. (1)

Que décider quand la notification a lieu par lettre recommandée ? Faudra-t-il que cette lettre recommandée soit portée dans les trois jours à la connaissance de la Compagnie transporteur, ou suffira-t-il qu'elle soit mise à la poste dans ce délai, sauf à ne parvenir que postérieurement à la Compagnie ? La question est controversée.

Dans un premier système, soutenu par MM. Péronne, Baudry-Lacantinerie et Wahl (2), on met sur la même ligne l'acte extrajudiciaire et la lettre recommandée, et l'on déclare que celle-ci doit être adressée et arriver à la Compagnie chargée du transport dans les trois jours prévus par l'article 105. On invoque surtout à l'appui de cette opinion les termes mêmes de l'article 105 qui déclarent effectivement le destinataire déchu si dans les trois jours... « *il n'a pas notifié* au voiturier par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée sa protestation motivée. » Or, disent les auteurs, notifier signifie faire connaître, et la Compagnie ne connaîtra la protestation que quand la lettre lui sera parvenue. L'Administration des postes joue ici le même rôle que l'huissier lorsque

---

(1) En ce sens : Cassation, 26 avril 1839. S. 39-1-867 ; C. d'Orléans 22 janvier 1851. D. 51-2-147,

(2) Péronne. Annales de Droit commercial 1888, p. 127. Baudry-Lacantinerie et Wahl, Contrat de louage, t. II, n° 1780.

la protestation est faite par acte extrajudiciaire. C'est donc seulement au moment où la lettre recommandée arrive en la possession de la Compagnie qu'il faut s'attacher. N'est-ce pas là d'ailleurs, dit-on, par argument d'analogie la solution qui prévaut dans l'hypothèse de révocation de mandat par lettre missive : les pouvoirs du mandataire subsistent jusqu'au moment, décide la Jurisprudence (1), où la lettre a été remise par la poste aux mains dudit mandataire. » Pourquoi ne pas admettre dans notre espèce la même solution ?

Ce premier système nous paraît devoir être rejeté ; à notre avis il suffit, pour que la protestation ait été utilement notifiée, que la lettre recommandée soit mise à la poste dans les trois jours impartis par l'article 105, sauf à ne parvenir qu'après ce délai à la Compagnie de chemins de fer. Cette opinion est mise en lumière et soutenue par de nombreux auteurs notamment par M. Valéry. (2)

C'est moins, en effet, les termes employés dans

---

(1) Trib. civ. Lyon 6 janvier 1888. *Gaz. Pal.* du 3 juin 1888.

(2) Valéry. Des contrats par correspondance, nos 454, p. 402. — Dans le même sens : Féraud-Giraud, Code des chem. de fer, t. II, n° 927 ; Lyon-Caen et Renault : Traité de Droit Comm., t. III, n° 654 ; — Féolde, Des transports par chem. de fer, n° 362 ; — Gaston Piot : De l'action en resp. contre les Administrateurs et les Compagnies de chem. de fer pour fautes dans le transp. des march., *Ann. des chem. de fer et tramways*, 1908, § XXVIII.

l'article 105 que l'intention du législateur qu'il faut considérer ; et il suffit de se rapporter aux travaux préparatoires de la loi de 1888 pour constater que c'est cette manière de voir qui doit l'emporter. Sur la demande au Sénat de M. Clément qui voulait savoir s'il suffirait que la lettre recommandée soit envoyée le dernier jour du délai, ou si au contraire il ne serait pas nécessaire qu'elle soit remise ce même jour au plus tard au voiturier, le rapporteur M. Demôle répondit : « c'est la date de l'envoi de la lettre qu'il faut prendre en considération, et s'il est établi par le récépissé de la poste que la lettre est partie dans les trois jours qui auront suivi le jour de la réception et du paiement, le destinataire aura pleinement satisfait à son obligation. » (1)

Vainement nos adversaires essayent d'établir une assimilation entre la lettre recommandée et ce qui se passe quand la protestation est notifiée par acte d'huissier ; tandis que dans ce dernier cas il n'y a qu'une seule période de temps à considérer : celle où a lieu la remise de la copie au voiturier, il y en a deux au contraire lorsque la protestation est notifiée par lettre recommandée : le moment où la lettre est remise à la poste et celui où la lettre parvient à la Compagnie de chemins de fer.

Dès la première période la protestation existe

---

(1) Séance du 6 févr. 1888. *Journal Officiel* du 7. Débats parl. p. 102 et 103.

avec toutes ses conséquences légales et doit pouvoir par suite produire effet.

En présence de ces considérations nous pensons donc qu'il suffira d'envoyer dans les trois jours la lettre recommandée, et la preuve de la date de la lettre résultera du timbre de la poste et du récépissé donné à l'expéditeur. Par suite comme le fait très justement remarquer M. Valéry, cela permettra au destinataire d'utiliser le délai de trois jours d'une manière plus complète. Il est à regretter cependant que les auteurs de la loi de 1888, vu leur opinion sur ce point, n'aient pas modifié dans ce sens la rédaction de l'article 105 ; ils auraient ainsi coupé court à bien des difficultés.

Mais si nous supposons que la Compagnie de chemins de fer ne reçoit pas la lettre recommandée qu'on prétend avoir envoyée dans les trois jours, quelle solution faudra-t-il adopter ? Deux opinions se sont fait jour là-dessus. Pour certains auteurs comme MM. Féraud-Giraud et Poulle (1), la responsabilité de la Compagnie restera néanmoins engagée. « Il suffira, déclare M. Féraud-Giraud, que celui qui proteste justifie par le récépissé d'envoi qu'il a satisfait au vœu de la loi, et partant qu'aucune irrégularité relevée ne lui est imputable ; les irrégularités du service des postes, dont l'irresponsabilité paraît admise et sur lequel celui

---

(1) Féraud-Giraud : Code des transports par chemins de de fer, t. 2, n° 927. Poulle : Commentaire de la loi du 11 avril 1888, n°s 108 et suiv.

qui proteste n'a pas d'action, ne saurait préjudicier à l'exercice de droits légalement dénoncés. »

Les partisans de l'opinion favorable au destinataire en cas de perte de la lettre recommandée ne manquent pas d'ailleurs de faire observer que le système est en parfaite harmonie avec l'esprit de la loi de 1888, qui a voulu avant tout sauvegarder les intérêts du destinataire.

Le raisonnement de ces auteurs ne nous paraît pas néanmoins suffisamment convaincant; nous estimons que si la lettre recommandée est perdue par l'Administration des postes, c'est le protestataire qui en subit la conséquence en perdant son action et non le voiturier (1). Et nous répondrons tout d'abord à ceux qui nous reprochent de manquer de logique en émettant pareille opinion et en soutenant, d'autre part, comme nous l'avons fait ci-dessus, qu'il suffisait que la lettre soit mise à la poste dans le délai de trois jours : la situation du voiturier dans les deux cas est bien différente; dans l'un, en effet, le voiturier est averti de l'avarie ou de la perte partielle; dans l'autre, il ignore complètement qu'une faute quelconque ait été commise dans l'exécution du contrat de transport et qu'une protestation ait été par suite effectuée. Au reste, nous le verrons bientôt, il ne suffit pas qu'une protestation soit faite par acte

---

(1) En ce sens : Baudry-Lacantinerie et Wahl : Du louage, t II, n° 1780 ; Duparq : Commentaire de la loi du 11 avril 1888, n° 31

extrajudiciaire ou lettre recommandée dans le délai imparti par l'article 105, il faut encore que cette protestation indique l'objet précis de la réclamation pour permettre ainsi au voiturier d'atténuer le plus possible les conséquences de sa faute. Or, comment prétendre que la responsabilité du voiturier est engagée à la suite de tel ou tel fait, si ce fait ne parvient pas à sa connaissance dans les conditions exigées par la loi dans son intérêt ?

Il est vrai que le destinataire de la marchandise pourra prouver par le récépissé de la poste que la lettre recommandée a été par lui expédiée dans les trois jours. Mais quel est le contenu de cette lettre ? La protestation qu'elle renfermait était-elle suffisamment motivée ? Tout cela, impossible de le connaître.

Sans doute, nous dira-t-on, on pourra s'en rendre compte par le brouillon ou la copie de lettres qu'est tenu d'avoir le protestataire s'il est commerçant. Nous répondrons : il peut n'y avoir ni copie, ni brouillon de lettre, et alors même qu'il en existerait, rien ne prouverait que l'original fût bien conforme à la copie.

Nous pensons donc que si la lettre recommandée s'égare, la fin de non-recevoir pourra être invoquée par la Compagnie de chemins de fer, car rien ne nous autorise à nous écarter du texte de l'article 105 du Code de Commerce qui exige que le voiturier, pour pouvoir être poursuivi, ait connaissance de l'avarie ou de la perte partielle dont on prétend se prévaloir.

Nous croirions plutôt, avec M. Duparq, que les réserves faites par le Ministre des Travaux publics au Sénat, au moment de voter le nouvel article 105, viendraient confirmer notre opinion (1).

D'ailleurs pourquoi vouloir établir ici une différence entre le cas où des nullités ont été commises par l'huissier chargé de protester par acte extrajudiciaire et celui où la poste a égaré la lettre recommandée ? Il n'est pas douteux, nous semble-t-il, que les nullités de l'exploit imputables à l'huissier sont à la charge du destinataire ; pourquoi en serait-il autrement lorsque c'est par le fait de l'Administration des postes que la protestation n'est pas parvenue ; dans un cas, malgré la vive controverse qui règne à ce sujet, le protestataire aura recours, à notre avis, contre l'Administration des postes, s'il y a faute prouvée de l'un de ses agents; dans l'autre, il aura un recours contre l'huissier.

Mais que la protestation soit notifiée par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, pour être utilement faite, elle doit être *motivée*.

Cette exigence, que nous avons déjà signalée dans la discussion précédente, s'explique fort aisément. Il convient tout d'abord de faire connaître à la Compagnie transporteur le motif de la réclamation qui lui est adressée afin de lui permettre de prendre les mesures nécessaires pour dégager

---

(1) *Journ. Officiel* du 7 février 1888. Débats parlementaires, pages 102 et 103.

ou diminuer sa responsabilité. En outre, sans cette prescription de la loi, il aurait été trop facile au destinataire d'échapper à la fin de non-recevoir créée au profit du voiturier, il lui aurait suffi d'adresser à la Compagnie chargée du transport, dès la réception des colis et avant même de les avoir examinés, une protestation conçue en termes vagues et rédigée peut-être à l'avance, sauf à ne pas donner suite plus tard à cette réclamation si on ne pouvait relever aucune faute ou négligence à son encontre. Les Compagnies de chemins de fer auraient été ainsi toujours exposées aux poursuites des particuliers, et l'on aperçoit facilement les résultats fâcheux d'un pareil système. « C'eût été là, déclare M. Duparcq (1), la ruine fatale, quoique consommée par une voie indirecte, de la fin de non-recevoir édictée par l'article 105 ».

Il ne faut cependant rien exagérer, et il est évident que s'il est nécessaire, pour ne pas être forclos, d'indiquer les avaries dont on se plaint ou l'importance des manquants, le destinataire n'est pas tenu cependant d'employer des termes sacramentels. Au reste, le point de savoir si la protestation a été ou non suffisamment motivée, et répond ou non au vœu de la loi, est une question de fait laissée à l'appréciation des tribunaux. En cas de protestation par acte extrajudiciaire, le juge aura, pour apprécier, la copie de l'exploit

---

(1) Duparcq, p. 17, n° 20.

remise à la Compagnie de chemins de fer, ou, si celle-ci ne la présente pas, l'original même de l'exploit resté entre les mains du destinataire de la marchandise. Si la protestation a été effectuée par lettre recommandée, la Compagnie produira cette lettre ; sinon le destinataire de la marchandise y suppléera par le brouillon ou son copie de lettres (art. 8, § 2, du Code de Comm.) ; le juge pourra aussi déférer le serment au voiturier, si celui-ci refuse de représenter ses livres (art. 17, C. comm.).

Il n'est pas douteux que le destinataire qui a formulé une première protestation pour avarie, puisse en formuler une seconde dans les trois jours pour avarie différente.

L'article 105 n'exige point, en effet, que la protestation soit unique ; il peut y avoir autant de protestations que d'avaries découvertes dans le délai légal. Mais il est bien certain, à l'inverse, que le destinataire qui a motivé sa réclamation sur certaines avaries seulement, ne peut pas après l'expiration des trois jours en alléguer de nouvelles à l'appui de son action ou réclamer des dommages-intérêts à l'occasion de manquants.

L'obligation pour le destinataire de motiver sa protestation nous paraît être si essentielle qu'une protestation non motivée ne saurait, pensons-nous, produire aucun effet et devrait être assimilée à l'absence de toute protestation.

Ne peut-on pas employer, pour échapper à la fin de non-recevoir de l'article 105, d'autres modes de

protestations que ceux prévus par ce texte, à savoir : l'acte extrajudiciaire et la lettre recommandée? La jurisprudence décide que les modes de notification imposés par l'article 105 sont impérativement et limitativement déterminés, du moins en ce qui concerne le destinataire seul (1).

Par suite, une simple lettre non recommandée ne constitue pas une protestation suffisante pour la conservation des droits de l'expéditeur ou du destinataire, alors même que la Compagnie de Chemins de fer reconnaîtrait l'avoir reçue (2).

Cependant en envisageant toujours la protestation du côté du destinataire seul sans intervention de la Compagnie transporteur, ne peut-on pas assimiler à la lettre recommandée le télégramme recommandé? Nous ne trouvons rien pour nous éclairer sur ce point dans les rapports et dans les discussions qui ont eu lieu au Sénat et à la Chambre avant le vote de la loi de 1888. Mais malgré ce silence, on peut assimiler, pensons-nous, à la lettre recommandée le télégramme recommandé. M. Poulle nous en donne clairement la

---

(1) Cass., 23 décembre 1891, D. 92-1-344 ; 8 nov. 1893, D. 94-1-167 ; 25 fév. 1896, D. 96-1-404 ; 14 janv. 1901, D. 1901-1-188 ; 22 janvier 1902 ; D. 1903-1-33 ; 16 avril 1904, D. 1905-1-415 ; 17 janv. 1906 ; Pand. 1906-1-100.

(2) Cass., 23 décembre 1891 ; D. 92-1-344, 11 févr. 1901, D. 1901-1-188 ; 17 janv. 1906. Bulletin annoté des Chemins de fer, 1906, II, pp. 44-46 et la note ; 8 déc. 1908. Bulletin annoté des Chemins de fer, 1909, II, pp. 1-2.

raison (1) : « La recommandation d'un télégramme donne droit, en effet, nous dit-il, à un accusé de réception et au collationnement intégral du télégramme ; de plus, l'expéditeur detout télégramme recommandé peut, moyennant le paiement de dix centimes par télégramme, se faire délivrer un récépissé. L'envoi d'un télégramme recommandé, dans ces conditions, offre tous les avantages d'une lettre recommandée, et même de plus grands encore, puisque le texte de tout télégramme est conservé par l'Administration des postes et télégraphes pendant cinq ans, et que l'expéditeur a le droit d'en obtenir une copie, pendant le même laps de temps, ce qui sera très utile au cas où le voiturier prétendrait avoir perdu le télégramme qui lui aura été adressé. »

Sauf cette réserve, nous pensons que le destinataire ne peut utilement protester que selon les deux modes expressément prévus par l'article 105, en supposant évidemment que la protestation intervenant après la livraison de la marchandise soit unilatérale, c'est-à-dire n'ait fait l'objet d'aucune acceptation de la part de la Compagnie transporteur. Nous verrons en effet, au chapitre III, que la Cour suprême a apporté par ce second moyen des exceptions au principe posé dans l'article 105, et qu'ainsi les formalités de ce texte ont pu être suppléées par des équivalents.

---

(1) Poulle. Commentaire théor. et prat. de la loi du 11 avril 1888, n° 121, p. 72.

## CHAPITRE II

### ACTIONS SOUMISES A LA FIN DE NON-RECEVOIR DE L'ARTICLE 105

L'ancien article 105 s'appliquait à toutes les actions pouvant naître contre le voiturier à l'occasion du contrat de transport, que ces actions soient intentées par l'expéditeur ou le destinataire. La fin de non-recevoir de l'article 105 était par suite opposable aux actions pour avaries apparentes ou occultes (1), si étrange que puisse paraître cette solution, en présence d'une déchéance aussi rigoureuse que celle prévue par l'ancien article 105, aux actions pour perte partielle (2), aux actions pour retard dans le transport (3), aux actions pour détaxe ; mais il importe ici cependant de faire une distinction, suivant que les actions en détaxe étaient basées sur des fautes commises dans l'exécution du contrat de transport d'une part, ou sur une erreur de calcul

---

(1) Cassat., 17 juin 1879, S. 79-1-380 ; 8 décembre 1885, D. 87-1-28.

(2) Cassat., 3 juillet 1878, S. 78-1-455.

(3) Cassat., 2 février 1882, S. 82-1-478.

ou violation de tarif d'autre part. Dans le premier cas, la demande en répétition des sommes perçues par les Compagnies de chemins de fer était couverte par l'exception de l'ancien article 105 ; dans le second cas, au contraire, aucune fin de non-recevoir ne pouvait être opposée à l'action en répétition exercée par l'expéditeur ou le destinataire (1).

Malgré les termes si larges de cet article, nous devons noter cependant que la fin de non-recevoir prévue par ce texte n'était pas opposable aux actions pour perte totale ; il n'y avait point alors, en effet, réception de la marchandise, et une condition même de la naissance de la fin de non-recevoir faisait ainsi défaut.

Il est enfin évident que cette déchéance n'était pas davantage applicable au cas d'action en dommages-intérêts dirigée contre la Compagnie de chemins de fer par le propriétaire de la marchandise, quand celle-ci avait été volée par un agent de la Compagnie transporteur.

Tel était l'état de la doctrine et de la jurisprudence avant le vote de la loi du 11 avril 1888, et si nous avons cru devoir rappeler ces quelques principes, ce n'est que pour mieux nous rendre compte de la législation actuelle à ce sujet.

Quelles modifications a donc apportées la loi de 1888 ?

---

(1) Cassat., 25 avril 1877. D. 77-1-198 ; 1er mai 1886, D. 87-1-29.

Le nouvel article 105 déclare : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier *pour avarie ou perte partielle...* » La fin de non-recevoir est donc restreinte à deux catégories d'actions ; toutes les autres échappent à cette déchéance. Les travaux préparatoires sont formels à cet égard : « Sans parler, disait M. Demôle, dans son rapport au Sénat (1), du cas de perte totale, où il ne saurait y avoir de réception, on comprend très bien le principe de la déchéance dans le cas de manquants ou d'avaries, parce que alors les vérifications à faire étant urgentes, le destinataire doit être tenu de prendre parti et de faire connaître sa prétention dans le plus bref délai possible. Mais cette déchéance ne se justifie en aucun autre cas. Que le destinataire qui croit avoir à se plaindre d'un retard dans l'arrivée des objets, ou d'une perception illégitime sur le prix du transport, soit astreint à saisir la justice dans un délai qu'il restera à apprécier, rien ne paraît plus raisonnable. Il est, en effet, de l'intérêt de tous que de semblables contestations ne s'éternisent pas. Il ne faut cependant pas perdre de vue que ces contestations n'engagent que des questions de délais à supputer ou de tarifs à appliquer. Dès lors où est l'urgence de la vérification ?

---

(1) *Journal Officiel*, Sénat, séance du 6 février 1888. Débats parlementaires, p. 105 et suiv.

Et du moment que le demandeur introduit son action dans le temps que la loi lui aura imparti, que peut-on lui demander de plus ? Votre commission estime, en conséquence, que le principe de la déchéance de l'article 105 ne doit être conservé qu'en cas d'avaries et de pertes partielles. »

En ce qui concerne tout d'abord l'action pour avaries, on peut se demander s'il convient d'établir une distinction entre les avaries apparentes et occultes, comme l'ont fait certaines législations étrangères (1).

Cette question a été tranchée au cours des travaux préparatoires de la loi de 1888 (2) ; ils montrent de la façon la plus nette qu'il n'y a aucune distinction à faire entre les avaries apparentes et les avaries occultes, et nous ne pouvons que nous ranger à cette manière de voir.

Si cette solution pouvait, en effet, nous paraître surprenante avant la loi de 1888, alors que la simple réception de la marchandise et le paiement du prix du transport suffisaient à éteindre toute

---

(1) Parmi les législations étrangères où l'on trouve établie la distinction entre les avaries apparentes et les avaries occultes, on peut citer : le Code de commerce allemand (art. 438) ; la loi belge de 1891 (art. 7) ; le Code de commerce italien (art. 415) ; le Code de commerce roumain (art. 440) ; le Code fédéral suisse (art. 462) ; le Code de commerce espagnol (art. 336) ; le Code de commerce portugais (art. 385, § 2).

(2) *Journal Officiel*, Doc. Parl. (Chambre), mai 1886. Annexe, n° 110, p. 382.

action contre les voituriers, il n'en est plus de même aujourd'hui où la loi accorde au destinataire un délai de trois jours pour protester. Pendant ce délai il lui est loisible de se rendre compte minutieusement de l'état intérieur du colis, et s'il découvre une avarie, de la signaler à la Compagnie transporteur.

On aurait pu cependant maintenir l'ancienne fin de non-recevoir pour les avaries apparentes, et soumettre les avaries occultes à la nouvelle déchéance moins rigoureuse ; telle était d'ailleurs la solution proposée par la Cour de Cassation, plusieurs Cours d'appel et la plus grande partie des Facultés de Droit. On faisait remarquer avec juste raison qu'il était exorbitant de considérer le destinataire, auquel aucun signe extérieur ne révélait une avarie, comme renonçant, par suite de la réception et du paiement, à exercer une action dont il ignorait le fondement. Aussi est-il à présumer que si aucune modification n'avait été apportée à la fin de non-recevoir, la solution demandée aurait été probablement adoptée.

Mais puisque la loi de 1888 admettait un délai pour protester, il paraissait inutile de faire une différence entre les avaries apparentes et occultes ; le délai de trois jours donnant dans tous les cas pleine garantie au destinataire.

La solution contraire aurait d'ailleurs, semble-t-il, pu donner lieu à de nombreuses contestations dans la pratique ; il aurait été souvent fort difficile de savoir si on se trouve en présence d'une avarie

apparente ou occulte, car il n'aurait pu exister de délimitation bien nette à ce sujet. Mieux a donc valu ne faire aucune différence entre les diverses sortes d'avaries (1).

On nous objectera, peut-être, qu'une distinction entre avaries apparentes ou occultes aurait pu cependant être acceptée sans difficulté par les auteurs de la loi de 1888 : la jurisprudence en fait effectivement, dit-on, application au cas de pluralité de voituriers ayant participé à un même transport ; elle décide, s'il s'agit d'avarie intérieure, que le fait par le second voiturier de recevoir sans protestation ni réserves la marchandise n'est pas de nature à dégager la responsabilité du voiturier précédent ; au contraire, s'agit-il d'avarie extérieure, la réception sans protestation ni réserves fait présumer que le colis se trouvait en parfait état au moment de sa livraison au second voiturier, et dès lors, décide la jurisprudence, la responsabilité du premier voiturier doit être dégagée (2).

Cette seule application de la distinction entre avaries apparentes et cachées n'est pas assez probante pour nous faire revenir sur notre opinion, car non seulement pareille distinction ouvre, comme nous l'avons dit, la porte à bien

---

(1) Cassation, 5 nov. 1906. *Bull. annoté des Chemins de fer*, 1906, 2e partie, p. 192-194. — *Annales des Chemins de fer*, 1907-1-51.

(2) Cassation, 8 nov. 1893. S. 94-1-188.

des contestations, mais encore elle est loin d'être conforme au texte même de la loi.

La fin de non recevoir de l'article 105 s'applique en dernier lieu aux actions en responsabilité exercées contre les Compagnies de chemins de fer *pour perte partielle*. On a essayé de soutenir, par argument d'analogie avec la solution admise au cas de perte totale de la marchandise, qu'on ne pouvait soumettre à la fin de non-recevoir l'action pour perte partielle ; cette déchéance suppose, dit-on, qu'on a reçu la marchandise ; or, en l'espèce, il n'y a pas eu de réception pour la partie des marchandises que la Compagnie transporteur ne représente pas. Ce raisonnement paraît devoir être écarté. Sans doute considérée en elle-même, la perte d'une partie d'un colis est totale, mais ce n'est pas ainsi qu'il faut l'envisager, mais bien par rapport au colis tout entier (1).

Il peut se présenter une autre hypothèse qui, à première vue, paraît plus favorable aux partisans de l'opinion que nous venons de réfuter. C'est celle où la Compagnie de chemins de fer ne peut représenter un colis faisant partie d'une expédition en comprenant plusieurs. On s'explique alors plus facilement qu'on parle de perte totale, puisqu'un colis dans tout son entier fait défaut. En ce

---

(1) Cassation, 2 et 3 juillet 1877. S. 78-1-455 ; 14 janvier 1901. D. 1901-1-188 ; 17 févr. 1903. D. 1905-1-125.

sens nous pourrions citer un arrêt de la Cour d'Alger du 15 janvier 1891 (1).

Néanmoins ici encore nous ne pensons pas que cette théorie puisse être admise, car les divers colis ainsi expédiés forment un tout indivisible qui a fait l'objet d'un seul contrat de transport, et dès lors la perte d'un de ces colis équivaut seulement à une perte partielle. C'est cette opinion que M. Lyon-Caen met en lumière dans une note parue sous un arrêt de la Cour de Cassation du 25 mai 1891 (2).

---

(1) D. 1892-1-273 (note *b*). « Attendu, dit cet arrêt, que, pour que la déchéance de l'article 105 soit applicable, il faut les trois conditions réunies de réception, de paiement et de non-protestation ; que, dans l'espèce, il n'y a pas eu de réception ; que l'on ne saurait admettre que le manquant d'un colis sur les deux formant l'expédition constitue ce que la loi appelle une *perte partielle* pour laquelle la non notification dans les formes prescrites éteindrait toute action ; qu'il s'agit ici de la perte totale d'un des objets transportés, objets dont la loi stipule la réception comme une des conditions indispensables de la fin de non recevoir. »

(2) D. 1892-1-275 (note Sarrut) ; S. 1891-1-345 (note Lyon-Caen) : « Deux raisons, dit cet auteur, peuvent « être données pour reconnaître le caractère de perte « partielle à la perte dont il s'agissait, et pour appliquer « en des cas de ce genre la fin de non-recevoir de « l'article 105.

« Quand il y a plusieurs colis expédiés en même temps « par un expéditeur, ils forment un ensemble, un seul « tout. La perte de l'un de ces colis n'est qu'une partie « d'une portion de cet ensemble. La perte du colis dont il « s'agit est bien totale, mais il n'y a pas perte totale de

Il doit en être de même décidé dans le cas de substitution d'un colis à un autre ; cette substitution équivaut à une perte partielle rendant applicable la fin de non recevoir de l'article 105. Cette opinion a triomphé devant la Cour de Cassation, saisie pour la première fois de la question, dans un arrêt du 1er juillet 1896 (1) ; mais elle avait été auparavant soutenue par M. Lyon-Caen, sous l'arrêt de la Cour de Cassation du 25 mai 1891 (2),

---

« l'ensemble des choses expédiées. La preuve en est que « le destinataire a reçu une partie de ces choses.

« C'est précisément parce qu'il y a réception d'une « partie que le silence du destinataire, alors qu'il y a eu « paiement du prix de transport et expiration d'un délai « de trois jours sans protestation, implique que le desti- « nataire a cru ne pas avoir à se plaindre. Les circons- « tances, au point de vue de l'admission de la présomption « sur laquelle repose la fin de non recevoir de l'article 105 « sont aussi favorables que dans le cas où l'action en res- « ponsabilité est fondée sur des avaries. »

(1) S. 97-1-96.

(2) S. 1891-1-345 (note Lyon-Caen) : « Il est d'une « subtilité excessive, déclare cet auteur, de dire qu'il « n'y a pas eu alors réception, il y a eu réception ; « seulement elle a porté sur d'autres marchandises que « celles que l'expéditeur avait confiées au voiturier et « que celui-ci devait délivrer au destinataire. Ce chan- « gement grave assurément dans l'objet de la déli- « vrance doit-il faire écarter la fin de non recevoir ? Non, « le motif de la loi s'y oppose. Pourquoi, en effet, est-il « exigé qu'il y ait eu réception ? C'est que ce fait, joint au « paiement du prix du transport et à l'expiration du délai « de trois jours sans protestation, doit faire présumer que « le destinataire n'a pas de réclamation à formuler. La

alors que la jurisprudence des Cours d'appel et la plupart des auteurs se prononçaient encore en sens contraire.

Les termes de l'article 105 étant, comme nous l'avons vu, limitatifs à la différence de ce qui avait lieu avant 1888, nous en déduirons que la déchéance prévue par ce texte ne saurait être opposable aux actions pour retard (1).

La raison, nous la trouvons rapportée dans l'Exposé même des motifs de la loi du 14 avril 1888 : « Le retard, y lisons-nous, ne peut être reconnu et constaté que par des calculs dont la vérification est presque toujours difficile au moment de la réception et du paiement. » Aussi les auteurs de la loi ont-ils pensé que le délai de trois jours n'était pas suffisant au destinataire pour lui permettre de rechercher et de calculer si la Compagnie de Chemins de fer a effectué le transport dans le délai réglementaire ; ils se sont bornés, nous le verrons dans la deuxième partie de notre étude, à accorder au destinataire un délai court, bien que suffisant pour intenter l'action en dommages-intérêts pour retard, mais ils n'ont pas

---

« réception de marchandises substituées aux marchan-
« dises réellement expédiées est bien de nature à justifier
« cette présomption autant que le ferait la réception de
« ces dernières. Du reste, il n'y a aucune trace d'une
« pareille distinction dans l'article 105. »

(1) Cassation 5 mai 1903, S. 1903-1-287 ; D. 1904-1-244 ; 27 fév. 1894, S. 94-1-509 ; D. 1894-1-184 ; 19 fév. 1900, S. 1901-1-147.

subordonné la conservation de cette action à l'obligation de protester dans les trois jours.

La Faculté de Droit de Paris, appelée à donner son avis lors du vote de la loi de 1888, avait cependant demandé l'extension de l'article 105 aux actions en responsabilité pour retard : « Le retard, déclarait-elle, ne cause un préjudice au destinataire qu'autant que les objets transportés lui étaient nécessaires à tel jour donné, et alors il sait toujours exactement dans quel délai le transport devait se faire. »

Cette raison ne nous paraît pas décisive, elle n'est fondée que dans le cas particulier où le destinataire est censé connaître à l'avance le délai réglementaire du transport, or ce n'est pas l'hypothèse la plus fréquente en pratique ; les délais varient suivant la nature des objets transportés et les tarifs appliqués ; le destinataire les ignore ou du moins ne les connaît que bien imparfaitement ; il doit par suite effectuer des recherches souvent longues et minutieuses pour arriver à les connaître ; il importait dès lors de ne pas soumettre à la déchéance rigoureuse de l'article 105, l'action en responsabilité pour retard.

L'action en détaxe n'est pas davantage soumise à la fin de non recevoir, et il n'y a plus lieu ainsi désormais de faire au sujet de cette action la distinction que l'on faisait avant la loi de 1888 (1).

---

(1) Trib. de Comm. de Bordeaux, 3 mars 1890 : *La Loi*, du 18 avril 1890. Bordeaux, 17 janvier 1893, S. 93-2-254.

On a justement invoqué en faveur de cette réforme le laps de temps assez long dont le destinataire a ordinairement besoin pour calculer si la Compagnie de chemins de fer a bien appliqué le tarif demandé.

Enfin, de même qu'avant la loi de 1888, l'article 105 est également inapplicable au cas de vol de marchandises commis par un employé de la Compagnie.

Le champ d'application de l'article 105 étant ainsi délimité, il importera peu que l'action pour avarie ou perte partielle soit intentée par l'expéditeur ou le destinataire ; la fin de non recevoir est opposable à l'un ou à l'autre. « Sans doute, fait remarquer M. Lyon-Caen (1) l'expéditeur ne participe pas à la réception des marchandises. Il n'en est pas moins vrai que les deux faits de la réception et du paiement du prix sont de nature à faire présumer, même à son égard, qu'il n'y a pas de réclamation à former contre le voiturier. On peut considérer le destinataire comme représentant l'expéditeur dans les rapports avec le voiturier. Au reste, l'article 105 déclare éteinte *toute action*... contre le voiturier sans distinguer entre l'action de l'expéditeur et l'action du destinataire. »

Il n'y a pas lieu davantage de distinguer entre la façon dont l'action contre la Compagnie de

---

(1) Lyon-Caen. Précis de Droit Comm. t. III, n° 669, p. 576. Dans le même sens : Cassation 10 avril 1878. D. 78-1-264.

chemins de fer sera introduite ; la fin de non-recevoir pourra être opposée par la Compagnie transporteur, soit qu'elle soit assignée directement, soit qu'elle soit appelée en garantie par l'expéditeur ou le destinataire. C'est ainsi que le destinataire assigné par l'expéditeur en paiement du prix d'un colis faisant partie d'une expédition en comprenant plusieurs, a pu se voir opposer la déchéance de l'article 105 par la Compagnie de chemins de fer qu'il avait appelée en garantie, au prétexte que ce colis n'était point arrivé à destination, c'est-à-dire pour perte partielle (1).

Mais si l'article 105 régit les rapports pouvant exister entre l'expéditeur ou le destinataire avec le voiturier, il laisse en dehors de son domaine ceux qui peuvent naître entre expéditeur et destinataire (2). Ce texte sera donc inapplicable entre l'acheteur (destinataire) et le vendeur (expéditeur), en ce qui concerne les actions que le premier peut avoir à exercer contre le second à raison des vices de la marchandise (3) ; l'acheteur pourra dans ce cas agir contre le vendeur, si la marchandise expédiée ne répond plus aux conditions de la vente ; toutefois cette action contre le vendeur pourra être écartée si celui-ci démontre que l'acheteur (destinataire) a négligé de protester dans les trois jours pour lui permettre de conserver ses

---

(1) Cassation, 16 avril 1896. D. 96-1-404.
(2) Limoges, 9 mai 1894. D. 95-2-557.
(3) Lyon, 6 janvier 1897. *Monit. Judiciaire*, 3 juill. 1897.

droits contre la Compagnie chargée du transport(1); lui seul doit, en effet, supporter les conséquences de son inertie. La même solution devrait être admise, si le destinataire, au lieu d'être un acheteur, était un commissionnaire chargé de vendre (2).

---

(1) Paris, 12 juillet 1887. D. 1888-2-184.
(2) Cassation, 9 août 1869. D. 69-1-503.

## CHAPITRE III

### CAS DANS LESQUELS LA DÉCHÉANCE N'EST PAS ENCOURUE, MALGRÉ LA RÉCEPTION, LE PAIEMENT ET L'ABSENCE DE PROTESTATION.

Nous avons étudié dans le chapitre I[er] les conditions nécessaires pour permettre aux Compagnies de chemins de fer d'invoquer la déchéance prévue par l'article 105. Il en résulte, semble-t-il, que si les trois conditions par nous examinées sont réunies, le destinataire est forclos pour intenter contre la Compagnie de chemins de fer une action pour avarie ou perte partielle. Il n'en est rien cependant, il existe des cas où, malgré la réunion de ces trois conditions, le destinataire conserve son droit d'agir contre la Compagnie qui effectue le transport.

Ces cas qui se justifient à merveille, nous le verrons dans la suite, sont au nombre de trois :

1° les réserves du destinataire ;

2° l'impossibilité de constater l'existence du dommage allégué ;

3° la fraude ou l'infidélité de la Compagnie de chemins de fer.

Section I.

**Réserves du destinataire**

Avant la loi du 11 avril 1888, le destinataire, pour échapper à la déchéance rigoureuse de l'ancien article 105, devait effectuer des réserves au moment où les marchandises lui étaient délivrées. Aujourd'hui un délai de trois jours lui est donné après la réception de la marchandise et le paiement du prix de transport pour protester et se soustraire à la fin de non recevoir. Ses intérêts sont ainsi pleinement sauvegardés, et cependant nous n'hésitons pas à déclarer qu'il pourra encore, pour conserver ses droits, recourir au procédé en vigueur avant la loi de 1888.

« Le destinataire, dit M. Lyon-Caen (1), peut protester au moment où les marchandises lui sont livrées, comme il pouvait le faire avant les modifications apportées à l'article 105 par la loi du 11 avril 1888 ; cette protestation n'était soumise à aucune forme spéciale. Il en est toujours de même. Le législateur a voulu seulement empêcher les abus pour les réclamations postérieures à la réception des marchandises. »

Cette manière de voir s'explique d'ailleurs aisé-

---

(1) Lyon-Caen et Renault. Traité de Droit Comm., t. 3, n° 658, p. 570.

ment; la loi de 1888 a été faite dans l'intérêt du public, il serait donc contraire à son esprit de lui enlever une faculté qu'il avait avant le vote de cette loi.

Nous reconnaissons évidemment que le nouvel article 105 ne parle que de protestation par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée; mais ce texte ne vise que la protestation après livraison et paiement du prix, c'est-à-dire l'hypothèse où, avant la réforme de l'article 105, le destinataire se trouvait forclos. Il n'en est point de même dans le cas où des réserves sont formulées par le destinataire, celles-ci sont prises au moment même où les marchandises lui sont livrées, et elles reposent sur son droit incontestable de vérifier les colis avant d'en prendre livraison. La Jurisprudence et la Doctrine se sont d'ailleurs toujours prononcées en ce sens (1).

Si la légitimité des réserves prises au moment de la livraison ne saurait être mise en doute, il importe de préciser dans quelle forme ces réserves pourront être faites pour produire effet.

Nous pensons, à cet égard, d'accord avec la Jurisprudence la plus récente (2), que les réserves

---

(1) Cassation 16 juillet 1891. D. 92. 1-129; 7 juin 1905. S. 1906-1-94; 10 juillet 1905 S. 1906, 1-94; 24 juillet 1906, S. 1907-1-141; 26 décembre 1906. Ann. ch. de fer et tr. 1907, 1-168.

En ce sens : Thaller, Tr. de Dr. Comm , n° 1214; Féraud-Giraud, II, n° 918.

(2) Cassat. 22 juillet 1902. D. 1903-1-33; 20 mars 1905, Ann. ch. de fer et tr. 1905-1-163.

écrites comme les réserves verbales seront efficaces ; aucun texte ne frappe de nullité les réserves verbales ; il n'y aura dans ce cas qu'une question de preuve à fournir par le destinataire, cette preuve sera parfois assez délicate, mais une fois rapportée, les réserves verbales auront la même valeur que les réserves écrites. Il faut néanmoins convenir que, le plus souvent, les réserves sont écrites ; elles sont, par exemple, consignées par le destinataire sur le reçu de la marchandise, sur le registre de la gare ou le livre de sortie (1).

Mais que les réserves soient écrites ou verbales, pour être efficaces il faudra : 1° qu'elles soient motivées ; 2° qu'elles soient acceptées par la Compagnie de chemins de fer.

Etudions successivement ces deux conditions :

1° Les réserves doivent être motivées. — Cette condition se comprend d'autant plus aujourd'hui que sous l'empire du Code de Com., alors que la déchéance de l'article 105 était beaucoup plus rigoureuse, on reconnaissait à la Compagnie transporteur le droit de rejeter les réserves générales. Avec la solution contraire, les Compagnies de chemins de fer ne pourraient pas se prévaloir de la fin de non-recevoir, les destinataires prenant à toutes fins et dans tous les cas des réserves,

---

(1) Casss. Req. 15 juillet 1891. D. 1892-1-121; Cass. 24 juillet 1906. S. 1907-1-141; 7 juin 1905. Ann. ch. de fer et tr., 1905-1-210.

sauf à ne donner aucune suite à cette réclamation. « Si des réserves générales suffisaient, dit M. Gaston Piot (1), pour conserver le droit du destinataire, il serait trop facile de priver toujours le voiturier du bénéfice de l'article 105. En protestant, le destinataire avertit la Compagnie qu'un procès est possible ; encore faut-il qu'elle soit prévenue par la précision des réserves du reproche qui lui est fait, afin de se préparer à le réparer ou à le contester. »

Le destinataire devra donc, s'il fait des réserves, indiquer les avaries ou les manquants dont il se plaint, la nature des marchandises avariées, l'importance des manquants, etc., etc.

2° Les réserves doivent être acceptées par la Compagnie de chemins de fer. — Cette acceptation implique seule de la part du voiturier sa renonciation à invoquer la fin de non recevoir établie à son profit ; aussi la Jurisprudence a-t-elle, à plusieurs reprises, déclaré que l'efficacité des réserves motivées était subordonnée à cette seconde condition (2).

On s'est demandé si ces réserves ainsi acceptées par la Compagnie transporteur ne formaient pas une convention illicite tombant sous le coup du deuxième alinéa de l'art. 105, que nous étudie-

---

(1) Annales ch. de fer et tr. 1909 : De l'action en respons. contre les Adm. et les Compagnies de ch. de fer, par Gaston Piot § XXXII.

(2) Cass. 29 janv. 1906. S. 1906-1-286. 24 juillet 1906. Ann. 1907-1-92.

rons dans le chapitre suivant. Il n'y a pas lieu, pensons-nous, de s'arrêter à pareille objection : le deuxième alinéa de l'art. 105, en déclarant que les stipulations contraires au premier alinéa sont nulles et de nul effet, a été simplement édicté dans l'intérêt du public ; rien ne s'oppose donc à ce que le destinataire, pour améliorer sa situation, conserve ses droits en faisant accepter des réserves par la Compagnie chargée du transport.

De quels faits découlera cette acceptation ?

Aucune difficulté ne se présente, si l'acceptation est expresse, mais le plus souvent il n'en est pas ainsi ; elle résulte des circonstances et des divers éléments de la cause, et il est alors impossible de déterminer avec précision les cas dans lesquels les Compagnies auront tacitement accepté les réserves (1). Il faut en tout lieu que cette acceptation soit suffisamment constatée par le juge du fait.

C'est ainsi qu'on a décidé que le seul fait de la constatation même contradictoire des avaries, ne dispense pas le destinataire d'observer les prescriptions impératives de l'art. 105, et ne rend pas le transporteur irrecevable à les invoquer (2). De même le fait qu'un agent de la Compagnie a

---

(1) Cass., 22 juill. 1902. S. 1903-1-305 (Note Lyon-Caen) ; 10 juillet 1905, Ann. ch. de fer 1905, 1-304 ; 29 janvier 1906. S. 1906. 1-286 ; 26 décembre 1906. Ann. ch. de fer 1907-1-68.

(2) Cass., 8 décembre 1902. Ann ch. de fer 1903, 1-II ; 17 janvier 1906. Ann. ch. de fer 1906, 1-114.

laissé inscrire par le destinataire des réserves au bas de la lettre d'avis, ne peut être considéré par lui-même comme des réserves formelles et surtout comme une acceptation de ces réserves par la Compagnie (1). Il n'y aurait pas lieu davantage de tenir compte de l'assistance du chef de gare à une expertise (2), ou au déballage de la marchandise (3).

Au contraire, la Compagnie est à bon droit considérée comme ayant accepté les réserves, lorsqu'après avoir fait constater par huissier, en présence du chef de gare, les avaries subies par les marchandises dont elle effectuait le déchargement, le destinataire en a cependant pris livraison en convenant avec le préposé de la Compagnie, qu'il lui remettrait une lettre contenant sa réclamation, ce qui a été fait le lendemain (4). La même solution devra être admise, lorsque le destinataire de marchandises expédiées en vrac a fait constater, au moment de la livraison, sur le livre de sortie, « que le wagon contenant ces marchandises était mouillé de chaque côté, » cette mention, écrite de la main même d'un agent de la Compagnie doit être considérée comme une acceptation par la Compagnie des réserves faites par le destinataire (5).

---

(1) Douai, 13 mai 1908. Ann. ch. de fer, 1908, 1-198.
(2) Toulouse, 4 décembre 1871. S. 72-2-15.
(3) Cass., 14 avril 1899. D. 99-1-454.
(4) Cass., 20 mars 1905. Pand. 1905-1-290. S. 1908-1-427.
(5) Cass., 24 juillet 1906. Pand. 1907-1-92.

On pourrait multiplier les hypothèses sur lesquelles a été appelée à statuer la jurisprudence, mais il serait trop long de vouloir toutes ici les passer en revue; aussi arrêterons-nous là nos explications sur ce point.

Les Compagnies de chemins de fer jouissent d'ailleurs de toute liberté pour accepter ou refuser les réserves qui leur sont adressées. Si elles les acceptent, il est à présumer qu'il y a des motifs sérieux pour réclamer, et cette acceptation doit être alors nettement constatée par les juges du fond (1). Si elles refusent de les recevoir, le destinataire peut prendre deux partis à son choix: ou laisser les marchandises entre les mains du voiturier, et dans ce cas les experts vérifieront leur état et pourront allouer, s'il y a lieu, des dommages-intérêts, ou bien recevoir les marchandises et payer le prix s'il est dû, sauf à protester dans le délai de trois jours suivant les formes de l'article 105. Malgré le refus par la Compagnie d'accepter les réserves, le destinataire ne se trouvera donc jamais forclos.

S'ensuit-il qu'il n'ait aucun intérêt à voir la Compagnie transporteur accepter ses réserves ? Non certes, car ce sera pour lui le seul moyen de prouver facilement que les manquants ou les avaries constatés sont antérieurs à la livraison de

---

(1) Cass. 22 juillet 1902, D. 1903-1-33 ; 7 juin 1905, S. 1906-1-94.

la marchandise et sont par suite imputables à la Compagnie.

Lorsqu'en effet le destinataire proteste dans les trois jours suivant la réception de la marchandise et le paiement du prix du transport, il se trouve dans une situation moins favorable. Les Compagnies de chemins de fer n'étant responsables que des avaries ou des manquants survenus au cours du transport, le destinataire devra, pour triompher dans son action en indemnité, prouver que les avaries ou les manquants dont il se plaint existaient avant la livraison ; or pareille preuve sera parfois difficile à rapporter.

Le texte de l'article 105 est sans doute muet sur cette question, mais il n'en est pas de même des travaux préparatoires de la loi de 1888 qui sont absolument formels. Dans l'Exposé des motifs nous lisons (1) : « Si le destinataire réclame pour des avaries constatées depuis la prise de la livraison, et depuis que la chose a cessé d'être sous la garde du voiturier pour passer sous sa garde, à lui destinataire, il faut qu'il commence par prouver que la chose ne lui a pas été livrée intacte et qu'elle était déjà, au moment de la livraison, atteinte de l'avarie dont il se plaint ».

M. Demôle, dans son rapport au Sénat, reprend

---

(1) *Journal Officiel*, Exposé des motifs. Doc. parl. 1886, Ch., p. 382.

la même idée, et à la deuxième délibération du projet de loi devant cette assemblée, lorsque M. Paris proposa la disposition additionnelle suivante à l'article 105 : « A partir de la réception, le destinataire est tenu d'établir que le fait dont il se plaint s'est produit antérieurement à la prise de possession », M. Demôle demanda de rejeter l'amendement comme inutile, et M. Loubet, alors Ministre des Travaux publics, déclara dans le même sens : « Je crois, comme M. le Rapporteur, qu'il est absolument inutile d'incorporer l'amendement de l'honorable M. Paris dans l'article 105. Cet amendement me paraît une superfluité. L'accepter, ce serait mettre dans un article de loi une disposition plus générale que le texte, une disposition qui est de texte dans toutes nos lois civiles. C'est comme si, à propos d'une modification à introduire dans un article quelconque du Code civil, on venait réclamer l'introduction du principe concernant l'administration de la preuve. Ce que l'on demande, c'est, permettez-moi de vous le dire, un axiome juridique qu'il est inutile d'incorporer à tous les textes qui viennent en délibération devant une Assemblée législative (1). » A la suite de ces observations, l'amendement Paris fut rejeté.

Il n'eut pas été logique évidemment de consi-

---

(1) *Journal Officiel.* Sénat, séance du 16 février 1888. — *Journal Officiel* du 17. Déb. parl., p. 138.

dérer le délai de trois jours donné au destinataire pour protester, comme la prolongation du contrat de transport, et de ne faire ainsi aucune différence entre le destinataire réclamant trois jours après avoir pris possession de la marchandise et celui qui prend des réserves au moment même de la réception ; leur situation, en fait, était trop différente pour leur donner la même situation juridique (1).

Il ne faut cependant rien exagérer ; c'est seulement, au cas de protestation unilatérale, l'antériorité de la perte ou de l'avarie qui doit être établie par le destinataire, et non point la faute ou le fait de la Compagnie transporteur (2).

### Section II

### Impossibilité de constater l'existence du dommage allégué

La fin de non-recevoir prévue par l'article 105 repose, on le sait, sur la présomption que le destinataire a renoncé à tout recours contre la Compagnie transporteur. Pareille renonciation ne peut évidemment se concevoir si le destinataire a été dans l'impossibilité de vérifier la marchandise qui a fait l'objet du contrat de transport.

---

(1) Aix, 4 fév. 1889. D. 90-2-65.

(2) Orléans, 10 avril, 1895. D. 98-2-202. — Cass. Req. 13 avril 1897. D. 98-1-144.

Le droit de vérifier l'état de la marchandise nous paraît être, en effet, aujourd'hui, aussi bien que sous l'empire du Code de Com., un droit incontestable pour le destinataire. Si la loi de 1888 a modifié l'article 105 en subordonnant l'application de la fin de non recevoir à l'existence d'une nouvelle condition et en la restreignant aux actions pour avarie ou perte partielle, elle n'a nullement changé le fondement de la déchéance. Elle est, il est vrai, actuellement moins rigoureuse, puisque le destinataire pourra s'y soustraire en prenant des réserves au moment de la livraison, ou en protestant dans les trois jours ; mais pour pouvoir user de l'un ou de l'autre de ces deux procédés, encore faudra-t-il qu'il ait pu vérifier l'état intérieur comme l'état extérieur des colis qu'on lui remet.

De quels faits pourra s'induire cette impossibilité de vérifier ? Ce ne seront pas, croyons-nous, de simples difficultés de nature à gêner simplement la vérification qui pourront suffire. C'est ainsi que cette impossibilité ne saurait résulter de la rapidité seule avec laquelle doivent se faire les opérations de gare (1), ni de l'habitude qu'auraient les camionneurs d'une Compagnie de chemins de fer de s'opposer à la vérification des marchan-

---

(1) Cassat., 26 avril 1876 et 25 mai 1876. S. 77-1-128. 16 juillet 1877, S. 78-1-179 ; 5 novembre 1906, motifs (D. 1909-1-273).

dises lors de la livraison à domicile (1). Il faudra un cas fortuit ou de force majeure ou bien une faute de la Compagnie. Ce sera, d'ailleurs, au destinataire qui l'allèguera à en rapporter la preuve avec précision.

Cette preuve étant supposée rapportée, examinons ses conséquences soit chez le destinataire, soit chez la Compagnie transporteur.

Le destinataire a tout intérêt, nous l'avons vu, à formuler des réserves au moment de la livraison pour éviter une preuve souvent délicate ; s'il se trouve cependant *à ce moment-là* dans l'impossibilité de vérifier l'état de la marchandise, sauf à pouvoir le faire plus tard, la fin de non recevoir de l'article 105 lui sera-t-elle néanmoins opposable ? Aucune difficulté ne s'élevait sous l'empire de l'ancien article 105 ; tous les auteurs et une Jurisprudence constante décidaient que la déchéance n'était pas opposable au destinataire qui avait reçu la marchandise et payé le port, s'il avait été mis, par le fait de la Compagnie transporteur ou par un cas de force majeure, dans l'impossibilité de vérifier les colis lors de la livraison (2).

---

(1) Cassat., 8 mai 1878. D. 78-1-232.

(2) Cassat., 5 février 1856. S. 57-1-687 ; 4 février 1874. S. 74-1-167 ; 16 juin 1879, S. 79 1-380; 26 juin 1882, D. 83-1-87 ; 10 avril 1883, D. 83-1-456. Dans le même sens Sarrut : Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer, n° 847 et s. ; Ruben de Couderc, v° chemins de fer, n° 379.

La même solution doit-elle être admise depuis la loi de 1888 ? La difficulté provient, on l'aperçoit, du délai de trois jours accordé au destinataire pour protester et éviter ainsi la déchéance. Il importe, pensons-nous, de distinguer suivant que l'impossibilité de vérifier est le résultat de la force majeure ou d'une faute de la Compagnie de chemins de fer.

Dans le premier cas, il serait injuste, nous semble-t-il, de rendre la Compagnie responsable de l'impossibilité de vérifier les colis au moment de la livraison, ce sera donc au destinataire à en supporter les conséquences ; et cette solution nous paraît d'autant plus juridique qu'il aura encore trois jours pour constater l'état de la marchandise et protester s'il y a lieu. N'est-ce pas justement pour le cas où la vérification aura été empêchée par la force majeure lors de la livraison, que l'utilité du délai de trois jours pour vérifier et protester se fait sentir ?

M. Poulle, dans son Commentaire de la loi du 11 avril 1888, envisageant la même hypothèse, distingue suivant que la marchandise voyage sous l'application d'un tarif emportant décharge de garantie par la Compagnie ou sous l'application du tarif général, le seul que nous ayons en vue dans notre étude, et dans ce dernier cas il déclare que « le destinataire, pour triompher, devra prou-

ver l'antériorité de l'avarie ou des manquants par rapport à la livraison (1) ».

Nous partageons donc entièrement son avis, regrettant toutefois sur ce point le silence de la loi (2).

Dans le second cas, au contraire, lorsque l'impossibilité de vérifier au moment de la livraison provient d'une faute de la Compagnie, il serait véritablement injuste de faire supporter par le destinataire les conséquences de cette faute. Il devra donc, pour éviter la déchéance, recourir au procédé nouveau prévu par l'article 105 ; mais pour ne pas aggraver ainsi sa situation, nous déciderons que, contrairement à la règle ordinaire, la preuve de l'antériorité de l'avarie ou de la perte partielle ne sera plus à sa charge. Les avaries ou les manquants constatés seront présumés être survenus pendant le transport, et ce sera à la Compagnie à rapporter la preuve contraire.

Nous avons, jusqu'à maintenant, supposé que la vérification était impossible seulement *lors de la livraison*, et que rien ne s'opposait à une vérification ultérieure. Telle est, en effet, l'hypothèse qui se présentera le plus souvent dans la pratique. Mais il peut aussi arriver que l'impossibilité de vérifier l'état des marchandises expédiées se pro-

---

(1) Commentaire théorique et pratique de la loi du 11 avril 1888, n[os] 66 et 67.

(2) Gaston Piot : Action en resp. contre les Admin. des chem. de fer, § XXVI.

longe pendant un certain temps et persiste ainsi durant les trois jours donnés au destinataire pour protester suivant l'article 105. Faudra-t-il alors reconnaître à la Compagnie le droit d'invoquer la fin de non recevoir contre le destinataire ?

« Le délai ne courra pas, déclare M. Féraud-« Giraud (1), si la vérification est empêchée pen-« dant sa durée par le fait de la Compagnie ou un « fait de force majeure. »

M. Poulle n'admet point cette opinion, qui n'est pour lui conforme ni à la lettre, ni à l'esprit du nouvel article 105 (2). « Depuis la loi du 11 avril 1888, déclare-t-il, la réception de la marchandise et le paiement du prix de transport ne suffisent plus pour engendrer la présomption d'arrivée en bon état : il faut, en outre, qu'aucune protestation ne se produise dans les trois jours qui suivent celui de la réception et du paiement du prix de transport. Au moment même où le destinataire reçoit la marchandise, toute impossibilité de vérification disparaît donc *ipso facto*. »

Nous ne saurions admettre pareille prétention, car il n'est pas exact, nous semble-t-il, de soutenir que la vérification sera toujours possible pour le destinataire quand il aura reçu la marchandise et payé le port. Nous reconnaissons, sans doute, que l'impossibilité de vérifier pendant les trois

---

(1) Féraud-Giraud, t. II, 12, n° 921.
(2) Poulle, n° 61, p. 41.

jours se réalisera rarement; cependant, quoi qu'en prétende M. Poulle, elle pourra se présenter. Supposons, par exemple, dans une livraison en gare, qu'après avoir donné décharge par la remise de la feuille de sortie, c'est-à-dire par conséquent après réception du colis et paiement du prix de transport, un des agents de la Compagnie refuse, durant les trois jours, au destinataire, l'entrée du dépôt pour le retirer. Il y aura bien là par ce refus persistant impossibilité pour le destinataire de procéder à l'examen de l'état des colis pendant le délai de trois jours. Un cas de force majeure pourra, en outre, amener le même résultat. Dans ces conditions peut-on reprocher au destinataire de n'avoir point fait connaître à la Compagnie l'avarie ou la perte partielle pour se soustraire à la déchéance de l'article 105 ?

Non, certes ; si un délai de trois jours lui a été donné pour protester, c'est qu'on présume que durant ce laps de temps il pourra se rendre compte de l'état des marchandises ; or, dans notre hypothèse, cette vérification n'ayant, à aucun moment de ce délai, été possible, comment aurait-il pu utilement protester ? On ne peut donc qu'en conclure que la fin de non recevoir ne sera pas opposable (1).

Par application des mêmes principes, si la vérification, impossible au début du délai de trois jours, a pu être opérée avant l'expiration de ce délai, la

(1) Gaston Piot, § XXII.

Compagnie ne pourra, déciderons-nous, invoquer à son profit la fin de non recevoir qu'à partir du moment où trois jours se seront écoulés depuis que la vérification sera devenue possible. Considérer, en effet, le délai prévu par l'article 105 comme un délai préfixe, serait enlever tout moyen de défense au destinataire au cas où il n'a pu vérifier la marchandise qu'à l'extrême limite du délai de trois jours ; n'ayant pas alors le temps matériel utile pour protester suivant les formes légales, il se trouverait forclos, alors qu'on ne pourrait le considérer comme renonçant à un droit qu'on ne lui donne même pas le temps d'exercer. Aussi préférons-nous déclarer que le délai sera suspendu pendant le temps où toute vérification sera impossible, pour reprendre son cours aussitôt que le destinataire sera en état de vérifier la marchandise.

### Section III

### Fraude ou infidélité du voiturier

La Doctrine et une Jurisprudence constante décidaient, avant la loi de 1888, que les faits de fraude et d'infidélité, imputables au voiturier ou à l'un de ses agents, permettaient au destinataire de se soustraire à la fin de non recevoir (1).

---

(1) Cass. 16 mars 1859, S. 59-1-461 ; 6 mai 1872, D. 72-1-168 ; 4 févr. 1874, D. 74-1-301 ; 17 juin 1879, S. 79-1-380.

Dans le même sens, Sarrut nos 904 et s. ; Bédarride, Ch. de fer, nos 605 et s. ; Alauzet, t. III, no 1198.

Il n'y a actuellement aucun motif pour en décider autrement, car nous ne faisons, en l'espèce, qu'une simple application des principes généraux du droit : « *fraus omnia corrumpit.* »

C'est en vain que l'on essaierait, pour combattre cette solution, de tirer argument du silence sur ce point du nouvel article 105 à la différence de l'article 108, alinéa 1er, qui contient une disposition formelle. Ce n'est pas un argument *a contrario* que l'article 108 doit fournir, mais plutôt un argument d'analogie. Il convient cependant de faire observer que depuis la réforme de l'article 105 la fraude et l'infidélité sont moins dangereuses, en même temps que plus rares, pour le destinataire, mais lorsqu'elles se révèleront, elles auront les mêmes conséquences.

### § Ier. — *Fraude*

La fraude consistera en des manœuvres dolosives pratiquées par les agents de la Compagnie et destinées à dissimuler les avaries ou les manquants qui auraient entraîné une réclamation s'ils avaient été connus du destinataire. Contrairement à ce qui existe dans le cas où le destinataire est dans l'impossibilité de vérifier l'état de la marchandise, la présomption servant de base à la fin de non recevoir se retrouve dans cette hypothèse. Par son inaction, il est présumé, sans doute, renoncer à exercer tout recours contre la Compa-

gnie transporteur ; mais pareille renonciation a été ici surprise par dol ; elle doit donc être annulée et considérée comme non avenue.

Comment concevoir, en effet, que le voiturier puisse se prévaloir, à l'encontre du destinataire, de sa mauvaise foi ?

Ce sera évidemuent au demandeur qui allèguera la fraude à la prouver; et pour savoir s'il y a des manœuvres vraiment dolosives et frauduleuses, l'on pourra s'en rapporter à la définition du *dolus malus* que nous donne Ulpien « omnis calliditas, fallacia, machinatio ad circumveniendum, fallendum, decipiendum alterum adhibito. » La Jurisprudence nous fournit d'ailleurs un grand nombre d'exemples de ces moyens frauduleux (1).

Qu'il nous suffise de dire qu'on ne peut considérer comme fraude le simple silence de la Compagnie transporteur, « et qu'il faut, comme le déclare M. Féraud Giraud, une dissimulation calculée, accompagnée tout au moins de procédés, sinon de manœuvres propres à induire en erreur le destinataire (2) ».

La décision judiciaire qui admet la fraude alléguée doit au reste indiquer sous peine de n'être pas suffisamment motivée et de manquer de base

---

(1) Cass., 6 mai 1872. D 72-1-168; 11 mars 1874-D. 74-1-336; Douai, 13 mai 1908. Ann. ch. de fer et tr. 1908 1-198.

(2) Féraud-Giraud, t. 2. n° 929.

légale, en quoi ont consisté en l'espèce les manœuvres dolosives et frauduleuses (1).

Seulement pour permettre au destinataire de se soustraire à la fin de non recevoir, il ne suffit plus, comme sous l'empire du Code de Com., que la fraude soit de nature à dissimuler l'avarie ou la perte partielle au moment de la réception des marchandises et du paiement du prix de transport, il faut encore que cette fraude maintienne le destinataire dans l'erreur jusqu'à l'expiration du délai accordé pour protester. On conçoit dès lors que le public puisse aujourd'hui, beaucoup moins souvent qu'autrefois, invoquer les moyens frauduleux pour échapper à la déchéance de l'article 105.

Si, cependant, la fraude vient à cesser avant l'expiration des trois jours, suivant la réception de la marchandise et le paiement du prix de transport, un nouveau délai de trois jours recommencera à courir à partir de ce moment; rien ne s'opposera alors, en effet, à la découverte de l'avarie ou de la perte partielle. Si le destinataire ne proteste pas, son silence ne peut que faire renaître la présomption de renonciation que la fraude du voiturier avait viciée, mais qui reprend désormais toute sa force.

---

(1) Cass. 18 avril 1883. Bull. ann. Lamé Fleury, 1883, p. 157.

§ II. — *Infidélité.*

L'infidélité est beaucoup plus grave que la fraude, elle consiste ici dans le détournement par le voiturier d'une partie des objets transportés, C'est donc, dans ce cas, d'une perte partielle seulement qu'il s'agit, donnant lieu par suite à l'application de l'article 105. Mais ce texte ne met les Compagnies de chemins de fer qu'à l'abri de leur faute contractuelle et ne les décharge nullement de leur faute délictuelle qui est, dans l'espèce, seule en jeu.

L'action que nous supposons exercée ici par le destinataire à l'encontre de la Compagnie repose en effet sur le détournement commis par un employé de la Compagnie et dont celle-ci est responsable (art. 1384 du Code civil) et non point sur la mauvaise exécution du contrat de transport. Aussi, peut-on dire qu'il n'y pas, à la différence de la fraude, véritablement exception à l'article 105, mais un cas qui reste en dehors du champ d'application de cet article.

En tout lieu, de même que pour la fraude, ce sera au destinataire qui prétendra qu'il y a eu détournement, à le prouver, et cette preuve sera pour lui d'autant plus délicate qu'il aura eu pendant un certain temps les colis en sa possession.

Le plus souvent, dans la pratique, le détour-

nement sera accompagné de manœuvres frauduleuses propres à induire en erreur le destinataire : tel sera le cas, par exemple, où des objets de valeur seront retirés d'un colis et remplacés par d'autres de même poids, mais sans valeur.

## CHAPITRE IV

### RENONCIATION ET STIPULATIONS CONTRAIRES A L'ARTICLE 105

Les Compagnies de chemins de fer peuvent sans aucun doute renoncer au bénéfice de la fin de non recevoir postérieurement au transport, et alors que les conditions nécessaires pour l'existence de ce moyen de défense se trouvent remplies. On peut toujours en effet renoncer à un droit acquis, et si les Compagnies effectuent cette renonciation, la fin de non recevoir cesse d'être opposable, car elle n'est pas un moyen d'ordre public que le juge doit faire valoir d'office.

Sous l'empire du Code de Com. cette solution était admise sans difficulté (1) ; il doit en être de même aujourd'hui (2).

La renonciation peut être expresse ou tacite.

Elle sera expresse dans le cas où des réserves auront été faites au moment de la réception des

---

(1) Req. rej. 2 fév. 1876. D. 1877-1-440. Bédaride, t. II, n° 657 et s. Sarrut : Transports des march. par ch. de fer, n° 853 et s.

(2) Féraud-Giraud, t. II, n° 932 ; Poulle, n° 159 et s. Lyon-Caen et Renault, t. III, n° 662.

marchandises par le destinataire et acceptées par la Compagnie transporteur (1).

Elle sera tacite quand elle s'induira de tout fait impliquant l'intention de la Compagnie de ne pas invoquer à son profit la fin de non recevoir. C'est ainsi qu'on doit considérer comme ayant renoncé tacitement à la fin de non recevoir, la Compagnie de chemins de fer qui, ayant reçu une réclamation relative à une avarie, après l'expiration du délai pour protester, a néanmoins fait elle-même procéder à la vérification du colis avarié par un de ses employés qui a reconnu le bien fondé de la réclamation (2).

Il en serait de même si la Compagnie faisait une offre d'indemnité au destinataire, et *a fortiori* si elle lui payait le montant de l'avarie.

Mais, au contraire, le fait par un agent de la Compagnie d'accepter et d'assister à une expertise amiable ou judiciaire ne saurait impliquer l'abandon par la Compagnie du droit qu'elle peut avoir d'invoquer le bénéfice de la fin de non recevoir de l'article 105 (3). La Compagnie peut avoir intérêt à assister à cette expertise pour donner aux experts, si besoin est, certaines indications utiles ; toutefois par mesure de prudence, l'agent à ce préposé agira sagement en indiquant que la

---

(1) Voir *suprà*, pages 74 et s.

(2) Cass. 2 fév. 1876. S. 76-1-319.

(3) Cass. 9 avril 1883 ; 3 nov. 1883, 25 juin 1884 (Pand. chron.).

Compagnie fait les plus expresses réserves en ce qui concerne son droit de se prévaloir de l'art. 105 si elle le juge utile.

On ne devrait pas davantage considérer comme une renonciation le fait par la Compagnie de n'avoir pas opposé *in limine litis* la fin de non recevoir ; elle n'est pas comprise dans ces exceptions de pure forme qui, aux termes de l'article 173 C. Pr. C, doivent être opposées avant tous autres moyens ; elle peut être invoquée en tout état de cause en première instance comme en appel (1).

Il ne peut cependant en être ainsi que tout autant que la Compagnie dans le courant des débats n'aura rien dit ni fait qui implique de sa part une renonciation tacite à la fin de non recevoir.

Tout se réduit donc, en l'espèce, en une question de fait, si bien que le jugement qui se fonde sur la correspondance ou sur l'ensemble des faits accomplis par la Compagnie pour décider qu'il y a eu renonciation au bénéfice de l'article 105, fait usage d'un pouvoir d'appréciation qui échappe au contrôle de la Cour suprême (2).

Nous avons jusqu'à maintenant supposé que les Compagnies de chemins de fer renonçaient à la fin de non recevoir postérieurement au transport qui

---

(1) Toulouse, 4 déc. 1871, D. 71-2-254 ; Alger, 21 décembre 1887. Rev. Alg., 1888-2 75.

(2) Cass. 6 juillet 1904. D. 1905-1-506.

donne naissance à leur responsabilité, mais peuvent-elles aussi renoncer d'avance au bénéfice de l'article 105 ?

Sous l'empire du Code de Com., la question était controversée. Certains auteurs comme MM. Féraud-Giraud, Péronne, et Sarrut (1) se refusaient à admettre pareilles renonciations, d'autres au contraire, comme M. Bédarride (2), admettaient leur validité.

Aujourd'hui semble-t-il, au premier abord, aucune controverse ne peut exister à ce sujet; l'alinéa 2 de l'art. 105 est formel : « toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. » Ce texte, déclare-t-on, vise les renonciations anticipées et n'est que l'application de l'art. 2220 du Code civ., aux termes duquel « on ne peut à l'avance renoncer à la prescription ; on peut renoncer à la prescription acquise. »

Si séduisante que puisse paraître cette opinion, nous ne l'admettrons point, car nous ne pensons pas que le deuxième alinéa de l'art. 105 qui avait pris place tout d'abord dans l'article 108 du Code de Com. et devait s'appliquer à l'article 105 comme à l'article 108, ait une pareille portée. Rapportons-nous, pour le prouver, aux travaux préparatoires de la loi de 1888.

Lors de la première délibération au Sénat,

---

(1) Féraud-Giraud, n° 932, t. 2 ; Péronne, Thèse Paris, 1881, Des fins de non recevoir et des prescriptions en matière de transp. terrestre et marit., p. 173 ; Sarrut, n° 854.

(2) Bédarride, t. II, n° 656 et s.

M. Bozerian protesta contre la proposition de M. Demôle, rapporteur, demandant la suppression de cette disposition « toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet ». « Pourquoi interdire aux parties, disait M. Demôle, le droit de modifier suivant leurs intérêts et convenances le délai de protestation ? Et si elles conviennent, par exemple, de le reporter à cinq jours, au lieu de deux, en quoi l'ordre public est-il intéressé à cette modification ? Craindrait-on que les Compagnies de chemins de fer n'introduisissent dans leurs tarifs une clause qui deviendrait de style et qui supprimerait le délai ? Mais les tarifs des Compagnies de chemins de fer sont soumis à l'homologation. Une clause qui serait la négation flagrante d'un texte de loi ne pourrait y trouver place. Quant au nouvel art. 108, il est sans doute suffisamment protégé par la règle générale écrite en l'art. 2220 : « On ne peut d'avance renoncer à la prescription. » Injustifiable au point de vue de l'art. 105, inutile au point de vue de l'art. 108, telle nous apparaît la disposition finale. Nous vous en proposons la suppression. »

A cela, M. Bozerian répondit : « Le rapport ne prévoit que la possibilité de la prolongation : il faudrait aussi prévoir la possibilité du raccourcissement. » Et craignant, à cet égard, qu'il s'introduise dans les tarifs une clause qui deviendrait de style et supprimerait les délais, l'auteur en montra des exemples et demanda le maintien du paragraphe final de l'art. 105, qui avait été très

justement et très sagement adopté par la Chambre des Députés.

M. Loubet, Ministre des Travaux publics, approuva les paroles prononcées par M. Bozérian et montra les conséquences fâcheuses où l'on aboutirait si l'on permettait aux Compagnies de chemins de fer d'accord avec les particuliers de raccourcir ou de supprimer même les délais de protestation. A la suite de cette observation, le paragraphe fut voté par le Sénat (1).

Ainsi donc, on le voit, comme le déclare M. Peronne (2), « le législateur songeait moins aux conventions par lesquelles les transporteurs renonceraient par avance à la fin de non recevoir qu'à celles par lesquelles leurs clients renonceceraient au délai de protestation qu'on leur accordait. »

N'est-ce pas là, d'ailleurs, l'idée dominante de la loi de 1888 qui se manifeste à nouveau en voulant protéger surtout le destinataire contre les Compagnies de chemins de fer, et dès lors quel inconvénient voit-on à ce qu'une Compagnie renonce, à l'avance, au droit de se prévaloir de la déchéance de l'article 105 ?

Nous ne nous dissimulons pas que la rédaction du deuxième alinéa de cet article n'est guère favorable à l'opinion que nous soutenons, mais on

---

(1) Sénat 6 février 1888. J. Off. du 7. Débats parlementaires, p. 104.

(2) Peronne : Annales de Dr. Comm., 1888.

doit, croyons-nous, tenir compte avant tout de l'intention du législateur qui ressort clairement des travaux préparatoires.

Ce n'est pas davantage l'objection que l'on peut tirer de l'article 2220 du Code civil qui ruine notre opinion. Le fondement de la prescription est tout autre que celui de la fin de non recevoir, et tandis que la première est d'ordre public, la seconde, au contraire, repose sur l'intérêt privé. « Il n'y a qu'une seule renonciation, déclare M. Thaller (1), que la loi n'admette point, c'est celle qui serait faite au bénéfice de la prescription, et encore si la prescription est révolue, peut-on y renoncer (art. 2220 C.C.). Au reste, on ne doit point assimiler à la prescription une fin de non recevoir, pas même celle du nouvel article 105, d'après laquelle le voiturier est libéré par l'expiration des trois jours à compter de la réception. »

Bien plus, pouvons-nous ajouter en faveur de notre solution, si la disposition de l'article 2220 du Code civil s'impose dans le cas de prescription extinctive pour empêcher le débiteur de se trouver indéfiniment sous le coup des poursuites de son créancier, semblable danger n'est pas à craindre en permettant aux Compagnies de chemins de fer de renoncer par avance à la fin de non recevoir. Sans doute, elles pourront se voir actionner

---

(1) Thaller, note sous Cassation, 22 janvier 1902, 22 juillet 1902 et 8 octobre 1902. D. 1903-1-35.

par le destinataire à un moment où il sera pour elles difficile, sinon impossible de s'exonérer, mais elles ne seront pas menacées indéfiniment par une poursuite d'un destinataire, car elles ont un autre moyen de dégager leur responsabilité en invoquant la prescription spéciale de l'article 108 que nous examinerons dans la seconde partie de notre étude.

Il est à regretter, cependant, que la Jurisprudence ne se soit pas prononcée d'une façon catégorique sur la question ; les divers arrêts que nous citons en note n'ont trait qu'indirectement à la renonciation anticipée, et il en est de même d'un arrêt rendu par la Cour de Cassation, en date du 7 février 1872 (1), qui est conçu en termes si obscurs que les partisans des deux opinions l'ont invoqué à l'appui de leur thèse.

Mais il n'est pas douteux pour ceux qui comme nous admettent la validité d'une renonciation anticipée, que cette renonciation ne sera licite qu'à la condition de se trouver insérée dans un tarif dûment homologué pour être applicable au profit de tous les intéressés, sans quoi le principe d'égalité qui a force de loi en la matière serait violé.

Les considérations que nous venons de faire valoir lorsqu'il s'agit de renonciation anticipée, doivent être étendues au cas de convention, pro-

---

(1) *Journal du Palais*, 1872, p. 144.

longeant le délai donné pour protester ; car, ce que le législateur a voulu uniquement empêcher par la disposition finale de l'article 105, ce sont les conventions ayant pour effet d'empirer la situation du destinataire.

Nous en conclurons donc que l'article 105, en déclarant nulle toute convention contraire aux dispositions qu'il contient, ne vise que les conventions supprimant ou abrégeant le délai de trois jours et n'interdit ainsi nullement les conventions qui prolongeraient le délai ou contiendraient une renonciation anticipée au bénéfice de l'article 105.

Nous devons, en terminant, faire observer que cet article, après avoir déclaré nulles et de nul effet toutes stipulations contraires, ajoute : « cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. »

Lors de la deuxième délibération au Sénat de la loi du 11 avril 1888, M. Georges fit, en effet, remarquer les inconvénients graves qu'aurait la prohibition des stipulations contraires à l'article 105 en matière de transports internationaux : « Les dispositions des tarifs internationaux, déclarait-il, sont, pour la plupart, en contradiction absolue avec les dispositions de notre législation intérieure. Est-ce que vous voulez défendre à nos Compagnies de s'entendre avec les Compagnies voisines pour faire des tarifs internationaux ? Mais alors, il vaudrait mieux dire à nos industriels, vous n'exporterez plus, vous ne recevrez plus de matières premières de l'étranger, et vous

ne lui enverrez plus vos produits fabriqués. C'est une muraille de Chine que vous élevez autour de la France et ce n'est pas là évidemment ce que vous voulez. Vous voulez laisser à la France sa liberté d'expansion et de commerce extérieur, vous voulez lui laisser la liberté d'échanger le mieux et le plus activement possible ses produits avec l'étranger. Alors, que signifie cette prescription que vous voulez introduire : « Toutes stipulations contraires aux dispositions de l'article 105 sont nulles et sans effet ? » Si elles sont nulles et de nul effet, il n'y a plus de tarif international possible ; il n'y a de possible ni les tarifs internationaux sous le régime desquels nous vivons, ni le tarif international arrêté, après de longues discussions, après deux conférences qui ont duré près d'un mois chacune, entre les principales nations de l'Europe continentale » (1).

A la suite de ces observations, le Sénat d'abord, la Chambre ensuite, décidèrent que la prohibition des stipulations contraires ne s'étendront pas aux transports internationaux. Mais on décida en même temps que la nouvelle rédaction serait reportée de l'art. 108, où elle devait primitivement prendre place, à l'article 105.

En présence, dès lors, des discussions qui ont eu lieu au Sénat et du texte formel de l'art. 105

---

(1) Sénat, séance du 17 février 1888. *Journal Officiel* du 18. Débats parlementaires, p. 168.

*in fine*, les clauses des tarifs internationaux pourront valablement déroger aux règles impératives du premier alinéa de cet article.

La Jurisprudence a d'ailleurs été appelée à statuer sur cette question : c'est ainsi notamment qu'un arrêt de la Cour de Cassation du 7 nov. 1893 (1) décide qu'un tarif international dûment homologué peut valablement exonérer les Compagnies de chemins de fer de la responsabilité des avaries ou des manquants qui n'auraient pas été constatés avant l'acceptation ou l'enlèvement de la marchandise par le destinataire (2).

Grâce donc à cette restriction en faveur des transports internationaux, les Compagnies françaises de chemins de fer voient leurs rapports facilités avec les Compagnies étrangères pour le plus grand intérêt de notre commerce.

---

(1) D. 94-1-105.

(2) Dans le même sens : Jugem. du Trib. de Comm. de la Seine du 26 mai 1899. *Ann. des chem. de fer*, 1899-1-98, qui déclare que quand les marchandises voyagent aux conditions de la Convention de Berne, une Compagnie de chemins de fer ne peut opposer à une réclamation qui lui est faite une fin de non-recevoir tirée de l'art. 105 et résultant de la non-observation des prescriptions de cet article.

# DEUXIÈME PARTIE

## DE LA PRESCRIPTION

La fin de non recevoir de l'article 105 du Code de Commerce est un mode de protection efficace pour les Compagnies de Chemins de fer, mais qui ne pouvait leur suffire. Des explications par nous fournies il ressort en effet que la fin de non recevoir ne peut être invoquée, d'abord quand l'action du destinataire ou de l'expéditeur repose sur un motif autre que l'avarie ou la perte partielle, ensuite quand le destinataire ou l'expéditeur remplit les formalités nécessaires pour échapper à cette déchéance. Fallait-il alors dans ces deux cas où l'on ne peut parler de fin de non recevoir, laisser les Compagnies de Chemins de fer sous l'empire du droit commun, c'est-à-dire les exposer pendant trente ans aux réclamations des particuliers ? Non, certes, les masses énormes de marchandises qui sont tous les jours transportées d'un lieu dans un autre, exigent que des prescriptions spéciales et assez courtes soient établies pour les actions en responsabilité exercées contre les voituriers et spécialement contre les Compagnies de chemins de fer. De là l'art 108 du Code de Com.

modifié par la loi du 11 avril 1888 : « les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'art. 541 du Code Proc. Civ., sont prescrites dans le délai de cinq ans.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Dans tous les cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle, emportant liquidation ou ordonnancement définitif. »

Nous examinerons successivement :

1° Les différentes prescriptions des actions en responsabilité contre les Compagnies des chemins de fer (chapitre I[er]) ;

2° Le point de départ des diverses prescriptions (chapitre II) ;

3° Les causes de suspension ou d'interruption des diverses prescriptions (chapitre III) ;

4° Les cas où les Compagnies de chemins de fer ne peuvent invoquer la prescription (chapitre IV).

## CHAPITRE PREMIER

### DES DIFFÉRENTES PRESCRIPTIONS DES ACTIONS EN RESPONSABILITÉ CONTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Sous l'empire de l'ancien article 108 du Code de Com., seules étaient soumises à une prescription spéciale les actions contre les Compagnies de chemins de fer pour perte partielle ou totale et pour avaries. Cette prescription était de six mois pour les expéditions faites en France, et d'un an pour celles faites à l'étranger. Les autres actions, notamment les actions en responsabilité pour retard, étaient, malgré l'opinion contraire de M. Lyon-Caen (1), exclues de l'article 108 et soumises par suite à la prescription trentenaire.

Les Compagnies de chemins de fer demandaient, nous l'avons vu au début de cette étude, la modification de l'article 108 du Code de Com., à plusieurs points de vue. La loi de 1888 a fait droit à leur demande. Mais au lieu d'abréger

---

(1) Lyon-Caen, Traité de droit comm., t. III, n° 673, p. 581.

le délai ancien de six mois, qui n'était plus en harmonie avec la rapidité actuelle des transports, les auteurs de la loi de 1888 l'ont allongé au contraire, faisant ainsi table rase du projet de loi présenté à l'origine par le Gouvernement.

Cette remarque générale étant faite, entrons dans l'étude des prescriptions actuellement en vigueur.

### Section Première

### Prescription annale

Sont soumises à cette prescription les actions en responsabilité pour perte partielle ou totale, avaries ou retard. Ce sont là les actions le plus souvent mises en mouvement dans la pratique, et l'on ne peut que se féliciter de voir ainsi depuis la loi de 1888 l'action en responsabilité pour retard échapper à la prescription trentenaire (1).

Le paragraphe premier du nouvel article 108 ne fait non plus aucune distinction entre les expéditions faites dans l'intérieur de la France et celles faites à l'étranger ; il n'existe pour intenter les actions que nous avons ci-dessus visées qu'un seul délai applicable dans tous les cas.

Mais quand donc apparaîtra pour les Compagnies de chemins de fer l'utilité de la prescription annale ?

---

(1) Cassation, 5 mai 1903. Pand., 1904-1-269.

En cas d'avaries ou de perte partielle, tout d'abord, la prescription annale pourra être invoquée par la Compagnie transporteur lorsque l'expéditeur ou le destinataire aura rempli les formalités nécessaires pour se soustraire à la fin de non recevoir de l'article 105. De même encore cette prescription pourra s'appliquer utilement dans le cas où les conditions exigées pour invoquer la fin de non recevoir se trouveront remplies ; en invoquant alors la prescription annale la Compagnie de chemins de fer pourra se dispenser de prouver l'existence des trois conditions nécessaires pour lui permettre d'invoquer la fin de non recevoir.

Enfin l'utilité de cette prescription apparaîtra surtout au cas de perte totale ou de retard, car il n'y a jamais lieu, dans ces deux hypothèses, à la déchéance de l'article 105.

On aperçoit ainsi quelle importance considérable a pour les Compagnies de chemins de fer une pareille cause d'extinction de leur responsabilité.

Et, à cet égard, il importe de faire observer que la prescription annale s'applique sans qu'il y ait lieu de distinguer si l'avarie ou la perte s'est produite en cours de route ou dans les gares et entrepôts de la Compagnie, soit au départ soit à l'arrivée. Avant la loi de 1888, au contraire, la jurisprudence et de nombreux auteurs (1) ne reconnaissaient aux

(1) Cassation, 21 juin 1839. S. 39-1-489 ; 4 août 1879. D. 80-1-122. Bédarride : Des commissionnaires n° 438 ; Duverdy, t. I. n° 144. Alauzet t. III. n° 1219.

Compagnies de chemins de fer le droit de se prévaloir de la prescription de six mois ou d'un an, qu'autant que la perte ou l'avarie ne s'était pas produite avant la mise en route des marchandises mais était survenue durant leur trajet (1). Rien cependant nous semble-t-il, n'autorisait sous l'empire de l'ancien article 108, à faire une telle distinction. A l'heure actuelle, depuis la refonte de ce texte, aucune discussion ne nous paraît plus possible. Lerapport de M. Bisseuil à la Chambre, lors du vote de la loi de 1888, s'explique clairement sur ce point :

« Il paraît indispensable, dit-il, de ne faire aucune distinction entre la perte survenue au cours du transport et celle qui aurait pu se produire dans la gare même d'expédition. Votre commission, d'accord avec le projet du Gouvernement, a adopté un texte qui ne laisse aucun doute à cet égard. »

En effet le législateur dans l'article 108 déclare nettement que : sont soumises à la prescription d'un an les actions pour avaries, pertes ou retard *auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport.* Et l'on ne saurait prétendre, comme certains auteurs avant la loi de 1888, qu'avant la mise en route des marchandises, le

(1) Voir sur cette controverse : Thèse Péronne, Paris 1885 : Des fins de non-recevoir et des prescriptions en matière de transports terrestres et maritimes p. 189 et s. Lyon-Caen, Traité de Droit comm. t. III. n° 674, note 2 p. 582

contrat de transport n'a pas encore pris naissance et qu'il y a simplement dépôt.

Ce serait faire erreur complète : « le contrat de transport est parfait, dit M. Lyon-Caen, à partir du moment de la remise faite par l'expéditeur des marchandises au voiturier ; aucune transformation du contrat ne s'opère lors de la mise en route, et le voiturier, comme tel, est responsable des marchandises du jour où elles lui sont confiées. » (1)

Au surplus la solution contraire donnerait lieu en pratique à de nombreuses difficultés : Quand pourrait-on dire qu'une marchandise est en cours de route ? Que penser des arrêts des marchandises dans les gares ou dans les entrepôts de la Compagnie ? Tout cela ne manquerait pas de faire naître des contestations.

Pour les mêmes raisons nous déciderons que la prescription d'un an sera aussi applicable lorsque la perte ou l'avarie sera survenue après l'arrivée de la marchandise à destination, alors qu'elle se trouvera encore dans un entrepôt de la Compagnie. (2)

Peu importera donc que la cause de la perte ou de l'avarie soit antérieure ou postérieure à la mise en route, la prescription annale pourra toujours être invoquée par la Compagnie transporteur à la condition cependant que l'action en domma-

---

(1) Lyon-Caen, t. III, n° 674, p. 583.
(2) Cassat. 4 mars 1890. D. 90-1-371 ; P. 1890-1-285,

ges-intérêts soit fondée sur l'inexécution du contrat de transport, et non pas, par exemple, sur un quasi-délit. Dans ce dernier cas, en effet, c'est la prescription trentenaire qui reste en jeu (1).

Ce délai d'ailleurs répond bien généralement aux besoins de la pratique, et si dans tel ou tel cas particulier on peut regretter qu'il ne soit pas plus long ou plus court, c'est à la suite de certaines circonstances de fait que le législateur ne pouvait prévoir.

Il est néanmoins une hypothèse où le destinataire, malgré sa négligence à ne point réclamer dans l'année, ne perd pas tous ses droits contre la Compagnie transporteur (2).

Supposons pour cela qu'une Compagnie de Chemins de fer après avoir effectué le transport ne réclame point au destinataire le prix du transport en lui remettant la marchandise. Celui-ci découvre des avaries ; après avoir rempli les formalités prévues par l'article 105 pour se soustraire à la fin de non-recevoir, le délai d'une année lui est donné pour réclamer des dom-

---

(1) Cassat. 27 juin 1904. D. 1906-1-112. S. 07-1-185.

(2) Cette hypothèse qui constitue une exception à la règle formulée dans le paragraphe I[er] de l'article 108 aurait pu, par suite prendre place dans le chapitre IV (Cas où les Compagnies de Chemins de fer ne peuvent invoquer la prescription) ; mais dans la pratique, elle se présentera presque toujours lorsque la prescription annale sera en jeu ; c'est pourquoi, vu ce lien étroit, nous avons cru ne pas devoir l'en séparer.

mages-intérêts contre la Compagnie ; s'il le laisse écouler sans intenter son action, il est déchu de son droit ; telle est l'application de la règle posée dans le 1er alinéa de l'article 108. La Compagnie transporteur, au contraire, nous le verrons dans la section suivante, aura un délai de cinq ans pour intenter contre le destinataire une action en paiement du prix de transport. Elle se trouve donc dans une situation privilégiée. Mais s'ensuit-il que l'expéditeur ou le destinataire ne puisse pas, pour échapper au paiement du prix, se plaindre par voie d'exception, d'avaries ou de retard subis dans l'exécution du contrat de transport ?

Nous répondons par la négative, car il n'y a là qu'une simple application de l'adage : « *quæ temporalia sunt ad agendum, perpetua sunt ad excipiendum* » ; les prescriptions sont faites pour les actions et non pour les exceptions qui subsistent toujours (1). Cette opinion a cependant été battue en brèche par certains auteurs et certaines Cours d'appel (2). La Cour de Besançon notamment déclare de la façon la plus formelle qu'il ne s'agit

---

(1) En ce sens, Bravard et Demangeat, Traité de droit commercial, t. II, p. 305 et 386 ; Sarrut, n° 896 ; Boistel, n° 577 ; Lyon-Caen, t. III, n° 683, p. 590 et 591. Cass. 7 juin 1858, D. 58-1-416.

(2) Baudry-Lacantinerie et Tissier. De la prescription, n°s 609 à 612 ; Baudry-Lacantinerie et Barde. Des obligations, t. III, n° 2039 ; *Sic* Besançon 24 nov. 1886, S. 87-2-225) ; Paris 30 nov. 1909 (B. A. 1909-2-261).

point ici d'une exception, mais bien d'une action distincte (1). Cette théorie ainsi formulée par la Cour de Besançon nous paraît absolument erronée, car si par exception il faut entendre en matière civile ou commerciale tout moyen tendant à faire écarter la demande, que ce moyen touche ou non au fond du droit, on doit forcément admettre que c'est bien une exception qu'oppose le destinataire ou l'expéditeur, lorsqu'actionné en paiement du prix du transport un an après que le contrat a pris fin, il réclame le montant des indemnités dues pour avaries, perte ou retard. « C'est une sorte d'exception de compensation, » dit M. Lyon-Caen.

Avec l'opinion contraire n'aboutit-on pas d'ailleurs à un résultat choquant? La Compagnie trans-

---

(1) Attendu que le chiffre de 29 fr. 40 pour droits de transport n'est pas contesté ; que devant la solution qui précède il n'y a lieu de s'arrêter aux prétendues avaries invoquées par les intimés ; que la demande en paiement d'indemnité n'est pas une exception pouvant faire rejeter la demande en paiement du prix du transport ; que ces demandes forment deux actions entièrement distinctes par leur objet et par leur cause ; que si elles peuvent être opposées l'une à l'autre pour arriver à liquider et déterminer les droits des parties, c'est à la condition que l'une de ces actions n'ait pas dépéri dans les mains de celui qui veut l'invoquer ; qu'il n'y aurait donc pas lieu, alors même que la demande de la Compagnie aurait été formée par action principale, à l'application de la maxime : *temporalia sunt ad agendum, perpetua sunt ad excipiendum.....*, etc.

porteur assurée de voir sa responsabilité entièrement dégagée attendrait, pour exiger le remboursement du prix du transport, le délai d'une année, et le destinataire se trouverait ainsi forclos pour demander une indemnité. Or, n'est-ce pas dans la pensée qu'on ne lui réclamerait point le prix du transport qu'il s'est abstenu à son tour de faire valoir sa créance contre la Compagnie? C'est là, croyons-nous, une manœuvre peut-être imprudente, mais non déloyale. Ne point permettre au destinataire d'opposer sous forme d'exception l'indemnité à laquelle il a droit serait par contre encourager la fraude chez les voituriers.

Au reste, devons-nous nous empresser d'ajouter, comme il ne s'agit ici que d'exception de compensation, c'est seulement jusqu'à concurrence du prix de transport réclamé par la Compagnie que le destinataire assigné en paiement pourra opposer sa créance pour avarie, perte ou retard. Pour le surplus des dommages-intérêts il est forclos, car il ne pourrait les réclamer que par voie d'action directe prescrite par le délai d'une année. Ainsi apparaît pour le destinataire l'intérêt qu'il a à agir directement et sans retard au lieu de se laisser actionner plus tard par la Compagnie.

Dans les explications qui précèdent, nous avons supposé qu'une Compagnie de chemins de fer actionnait le destinataire en paiement du prix du transport, la même solution devrait être admise évidemment s'il s'agissait d'une action en surtaxe.

Section II

**Prescription de cinq ans**

Le paragraphe II de l'article 108 du Code de Com. est ainsi conçu : « Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 C. Pr. C. sont prescrites dans le délai de cinq ans ».

Il résulte de ce texte que les actions soumises à la prescription quinquennale peuvent être groupées sous trois rubriques différentes : 1° les actions dérivant du contrat de transport, exercées contre le voiturier ou le commissionnaire et qui ne sont pas prescrites dans le délai d'une année; 2° les actions exercées au contraire contre l'expéditeur ou le destinataire par le voiturier ou le commissionnaire à l'occasion d'un contrat de transport ; 3° les actions basées sur l'article 541 du C. Pr. C. pour erreur matérielle, omission, double emploi ou faux emploi et qui peuvent être exercées soit par le destinataire ou l'expéditeur contre le voiturier, soit par ce dernier contre l'expéditeur ou le destinataire.

Sous l'empire de l'ancien article 108 du Code de Com., toutes ces actions se trouvaient soumises à la prescription de droit commun, c'est-

à-dire à la prescription trentenaire. La loi de 1888 a donc réalisé un progrès en réduisant dans une large mesure, suivant les besoins du commerce, le délai de la prescription et en créant ainsi pour ces actions la prescription quinquennale, justement surnommée prescription commerciale à cause de la préférence que paraît avoir pour elle le législateur en matière commerciale (1).

Il est à regretter cependant que le législateur de 1888 n'ait pas cru devoir soumettre toutes les actions dérivant du contrat de transport à une prescription uniforme, et celle d'une année examinée dans la section précédente nous paraissait suffire à tous les besoins. Mais nous pensons que l'adoption du délai de cinq ans prévu au paragraphe II de l'article 108, est due en majeure partie aux trop longues et nombreuses étapes qu'a traversées la loi de 1888 avant d'être définitivement élaborée. Nous en trouvons la preuve dans l'Exposé des Motifs et dans les délibérations de la Chambre et du Sénat, où successivement furent admises les prescriptions de trois mois, de six mois, d'un an et enfin celle de cinq ans adoptée dans le projet de loi devenu définitif (2).

---

(1) La prescription quinquennale est admise, en effet, en matière de sociétés (art. 10 de la loi du 24 juillet 1867), de billets à ordre (art. 64 du Code de commerce), de lettres de change (art. 189 Code de commerce), d'assurances maritimes (art. 432).

(2) Le projet de loi proposait les délais de trois mois ou de six mois selon qu'il s'agissait d'expéditions faites en

Ces idées générales dégagées et notre étude n'ayant pour objet que les causes d'extinction des actions que le public peut avoir à exercer contre les Compagnies de chemins de fer, nous examinerons dans deux paragraphes :

§ 1er. — Les actions autres que les actions pour avaries, pertes ou retard exercées contre les Compagnies de chemins de fer et non basées sur l'article 541 C. Pr. C.

§ II. — Les actions basées sur l'article 541 C. Pr. C. exercées contre les Compagnies de chemins de fer.

§ 1er. — *Actions autres que les actions pour avaries, pertes ou retard exercées contre les Compagnies de chemins de fer et non basées sur l'article 541 du C. Pr. C.*

La condition essentielle pour que ces actions visées dans l'article 108, deuxième alinéa, se trouvent soumises à la prescription quinquennale, est qu'elles découlent du contrat même de transport. De ce nombre sont les actions en détaxe. On entend par là les actions exercées contre les

---

France ou à l'étranger, le projet de la Commission de la Chambre adopté en première délibération admettait le délai unique de six mois ; en deuxième délibération la Chambre admit le délai d'un an ; enfin le Sénat et la Chambre admirent le délai de 5 ans.

Compagnies de chemins de fer pour fausse application d'un tarif ou pour application d'un tarif au lieu d'un autre. Elles ont leur fondement dans l'article 1235 du Code civil, qui autorise la répétition de l'indu, mais elles ne se rattachent pas moins au contrat de transport et sont par suite éteintes par la prescription de cinq ans.

La jurisprudence nous fournit de nombreuses variétés d'application de l'action en détaxe. C'est ainsi, notamment, qu'un arrêt de la Cour de Dijon du 1er juin 1896 (1) a soumis à la prescription de cinq ans l'action intentée contre une Compagnie de chemins de fer par le camionneur du destinataire et tendant au remboursement du prix du camionnage de la gare à domicile, indûment perçu par la Compagnie à l'occasion d'expéditions faites franco à domicile.

De même, cette prescription doit s'appliquer à l'action intentée par des négociants contre une Compagnie de chemins de fer et tendant à la restitution des frais de chargement et de déchargement qu'ils prétendent avoir été illégalement perçus par elle, pour le motif que ces opérations avaient été effectuées pour leurs soins sur leurs embranchements particuliers, comme ils y étaient tenus par les tarifs de la Compagnie (2).

Dans ces cas, en effet, il s'agissait sans aucune

---

(1) D. 97-2-418.

(2) Cassation, 20 juillet 1904. D. 1906-1-332.

équivoque d'actions se rattachant étroitement au contrat de transport.

Mais il n'en sera pas toujours ainsi, et le point de savoir si l'action intentée par l'expéditeur ou le destinataire est ou non relative à des opérations dépendant du contrat de transport est souvent fort discuté. Nous en trouvons un exemple au sujet des opérations en douane accomplies par une Compagnie de chemins de fer pour le compte de l'expéditeur. Ces opérations doivent-elles être ou non considérées comme l'accessoire et la conséquence du contrat de transport, et par suite la prescription de cinq ans peut-elle ou non être invoquée ? La question est encore aujourd'hui controversée. Un arrêt de la Cour de Lyon du 14 mai 1890 (1) considère ces opérations comme se rattachant au contrat de transport, et admet dès lors l'application de l'article 108 à l'action intentée de ce chef contre la Compagnie. Cependant, comme le déclare M. Lyon-Caen : « il semble plus exact de dire que la convention par laquelle le chemin de fer se charge du dédouanement est distincte du contrat de transport, et par suite que l'article 108, réglant la prescription des actions

---

(1) D. 1893-1-358. Cet arrêt fut cassé par la Cour de Cassation le 14 novembre 1892, mais les motifs du pourvoi ne visant pas une fausse application de l'article 108, la question ne fut pas résolue par la Cour de Cassation

auxquelles donne lieu le contrat de transport, ne concerne pas l'action née de cette convention. » (1)

La même solution devra être aussi admise et l'article 108 sera, par suite, inapplicable, s'il s'agit d'une action intentée contre une Compagnie par un tiers à qui elle a remis en dépôt des marchandises refusées par le destinataire, il n'y a plus alors de contrat de transport, mais un contrat de dépôt qui y a été substitué (2).

On devra, de même, écarter la prescription de cinq ans et appliquer la prescription trentenaire à l'action en dommages-intérêts intentée contre une Compagnie de chemins de fer et fondée non pas sur l'inexécution du contrat de transport, mais sur un quasi délit (3).

Il est, enfin, hors de toute discussion que s'il y avait un délit ou un crime commis par un agent de la Compagnie, c'est la prescription de trois ans ou celle de dix ans qui serait applicable (4).

§ II. — *Actions basées sur l'article 541 du C. de Pr. C.*

L'article 108 Code Comm., déclare prescrites dans le délai d'un an les dispositions qui naissent

---

(1) Lyon-Caen, t. III, n° 675 *bis*, p. 583, note 3.

(2) Lyon, 9 févr. 1901. D. 1904-2-397.

(3) Cassation, 27 juin 1904. D. 1906 1-112.

(4) Voir chapitre IV, section II, les cas de fraude et d'infidélité.

de l'article 541 C. de Pr. C. Or l'article 541 est ainsi conçu : « Il ne sera procédé à la révision d'au- « cun compte, sauf aux parties, s'il y a erreurs, « omissions, faux ou doubles emplois, à en former « leurs demandes devant les mêmes juges ».

Cet article, on le voit, contient deux dispositions ; d'abord il interdit la demande en révision de compte ; ensuite il autorise la demande en redressement pour les divers motifs indiqués. C'est donc seulement les actions en redressement de compte qui sont visées dans l'article 108 C. Com. Nous les supposerons ici exercées par l'expéditeur ou le destinataire contre une Compagnie de chemins de fer.

Le but de ces actions sera en l'espèce de faire rectifier des erreurs, des omissions, des faux ou doubles emplois qu'une Compagnie aura pu commettre dans un compte arrêté soit en justice soit à l'amiable avec l'expéditeur ou le destinataire. Ce seront, en résumé, les actions en rectification d'erreurs matérielles, de calcul, à la différence des actions en détaxe examinées par nous dans le paragraphe précédent.

D'après le droit commun ces actions sont soumises à la prescription trentenaire ; mais en notre matière le législateur a voulu déroger au droit commun.

Ce n'est pas cependant sans une discussion des plus vives que fut votée au Sénat cette disposition de la loi de 1888. On n'est plus, en effet, en présence d'action découlant directement du contrat de

transport, mais seulement en rapport éloigné avec ce contrat, et l'on comprend ainsi combien il était nécessaire que le législateur intervienne expressément pour décider si les actions en redressement de compte seraient ou non soumises en l'espèce à la prescription quinquennale.

Pour exclure la prescription abrégée, on faisait valoir notamment la différence existant entre les actions dérivant du contrat de transport et les actions en redressement de compte : « Il s'agit, dit M. Le Guen (1), d'actions qui ont une source et une origine différentes. Il y en a une qui naît du contrat, qui a pour but l'application des règles de ce contrat. Puis, lorsqu'il est exécuté, que toutes les difficultés que faisaient naître cette exécution ont été tranchées à l'amiable ou en justice, lorsque le compte a été réglé, il peut arriver qu'on découvre dans ce compte même une de ces erreurs matérielles qui donnent lieu à une action absolument distincte et dont l'origine est tout à fait différente : je veux parler de l'action qui est ouverte par l'article 541. On a dit, avec raison, qu'il n'y a rien de commun entre le débat découlant ou de l'exécution d'un contrat ou de certains faits, de certains rapports juridiques, et le débat en redressement d'erreurs dans un compte auquel ces contrats ou ces faits ont donné lieu. »

---

(1) Sénat. Séance du 16 février 1888. *Journal Officiel* du 17. Débats parlementaires, p. 145

Nous ne saurions sans doute nier, selon l'opinion de M. Le Guen, qu'une différence existe entre les actions en détaxe ou en surtaxe auxquelles fait allusion l'orateur et les actions en redressement de compte, mais il nous paraît que cette différence n'est pas tellement sensible pour appliquer dans ces deux cas une prescription différente. N'est-ce pas toujours à l'occasion du contrat de transport que sont nées les actions en redressement de compte? Au surplus, quoique nous sachions que l'art. 108 du Code Comm. n'est pas exclusivement applicable aux transports par voie ferrée, on doit reconnaître que cet article a été surtout édicté en vue de ce mode de transport. Or, n'est-il pas excessif, étant donné le trafic considérable de marchandises effectué chaque jour par les Compagnies de chemins de fer, de laisser ainsi ces voituriers pendant trente années consécutives sous le coup de poursuites pour de simples erreurs matérielles? « Deux erreurs possibles, déclare M. Trarieux, auront pu entraîner pour le destinataire de la marchandise, pour l'intéressé, une perte : ou ce sera une fausse application du tarif, ou ce sera une erreur d'addition. Comment! vous vous arrêterez à cinq ans pour la réclamation qui sera la plus difficile à justifier, celle qui procèdera d'une recherche laborieuse des tarifs applicables, et vous maintiendrez trente ans pour la simple rectification de l'erreur matérielle qui aura dû frapper les yeux de l'intéressé au moment

même où le compte lui aura été remis ! Cela ne me semble pas logique. »

Nous partageons sans aucun doute l'opinion de cet orateur, qui a prévalu, tout en regrettant cependant, comme nous le verrons dans le chapitre suivant, que le législateur de 1888 n'ait pas cru devoir, dans l'art. 108 C. Comm., formuler un point de départ spécial pour la prescription des actions en redressement de compte.

Nous devons enfin mentionner un dernier cas d'application de la prescription de cinq ans, prévu par l'art. 2 de la loi de 1888 : « Dans les cas prévus par la présente loi, dit cet article, les prescriptions commencées au moment de la promulgation seront acquises par cinq ans à dater de cette promulgation, si d'après la loi antérieure, il reste un temps plus long à courir. » De cette disposition édictée en vue d'éviter des difficultés qui n'auraient pas manqué de se produire, il résulte que les actions contre les Compagnies de chemins de fer prescriptibles par trente ans avant la loi de 1888, le seront désormais par cinq ans. C'est ainsi notamment qu'un arrêt du Conseil d'Etat du 5 avril 1898 (1) applique la prescription de cinq ans à l'action de l'Etat contre une Compagnie de chemins de fer et annule en conséquence une décision par laquelle le Ministre de la Guerre, plus de cinq ans après la loi de 1888, constitue une Com-

(1) D. 1900 3-7.

pagnie débitrice pour des trop perçus pendant la guerre de 1870-71.

### Section III

### Prescription d'un mois

L'article 108 § 4 du C. Com. déclare : « Le délai pour chaque action récursoire est d'un mois. » Pour que ces actions puissent s'exercer, il faut supposer plusieurs Compagnies participant au transport d'une même marchandise en vertu d'un seul contrat. L'une d'elles, ordinairement la dernière, est assignée en responsabilité par l'expéditeur ou le destinataire ; elle appelle en garantie celle qui la précède ; celle-ci, à son tour, peut en appeler une autre et ainsi de suite. Ce seront là autant d'actions récursoires exercées entre Compagnies qui ont coopéré au transport de la même marchandise.

A la différence de la législation actuelle, l'ancien article 108 C. Com., ne faisait aucune distinction entre les actions principales et les actions récursoires ; elles étaient soumises à la même prescription. Une différence existe, aujourd'hui, entre ces deux sortes d'actions ; mais il n'en subsiste pas moins une controverse sur la portée d'application du nouvel article 108, § 4.

Une Compagnie de Chemins de fer actionnée par un destinataire peut, en effet, si elle veut exercer un recours, choisir selon le droit commun

entre deux moyens : ou bien appeler immédiatement en cause la Compagnie précédente, et le Tribunal statue en même temps sur les deux actions : c'est la garantie incidente; ou bien soutenir seule le procès, sauf si elle est condamnée à agir plus tard contre la Compagnie présumée par elle responsable. De ces deux moyens, le premier a été certainement visé par le paragraphe 4 de l'article 108, nul ne pourrait le contester ; pour le second, au contraire, et c'est ici que s'élève la controverse, les avis sont partagés. Certains auteurs déclarent que, par action récursoire, on entend non seulement l'action en garantie incidente, mais aussi l'action en garantie principale, et dès lors la prescription d'un mois devrait être appliquée dans les deux cas : « L'action d'un voiturier, actionné en responsabilité contre un autre voiturier est toujours une action récursoire, déclare M. Lyon-Caen (1), le fondement en est toujours le même, qu'elle soit exercée à titre de garantie principale ou incidente. » D'ailleurs, ajoute-t-on, outre que le texte de l'article 108, avant-dernier alinéa, ne fait aucune distinction à cet égard, adopter une solution contraire, c'est mettre en quelque sorte la Compagnie, actionnée par le destinataire, dans l'impossibilité d'exercer par voie de garantie principale son action récursoire ; il suffit de supposer que le destinataire actionne la dernière Compa-

---

(1) Lyon-Caen, t. III, n° 685, p. 594.

gnie qui a effectué le transport dans les derniers jours du délai d'un an qui lui est donné pour agir, la Compagnie défenderesse, le délai d'un an expiré, se trouvera privée de son action en garantie principale, et cependant cette action en garantie peut présenter pour elle un sérieux avantage sur l'autre, car elle lui permet de se rendre mieux compte de l'opportunité qu'il peut y avoir à exercer un recours contre la Compagnie précédente.

Ces arguments ne sont pas de nature à nous convaincre ; il nous paraît que par actions récursoires le législateur de 1888 n'a entendu viser dans l'article 108 § 4 que les actions exercées par voie de garantie incidente. La preuve, nous la trouvons dans les travaux préparatoires qui sont des plus formels à cet égard et dont on ne peut, quoiqu'on prétende, faire abstraction.

Sur la demande formée au Sénat par M. Clément, afin de savoir ce qu'il faudrait exactement entendre par actions récursoires, M. Paris répondit : « Le transport d'un colis donne lieu à une contestation : une action est intentée par le destinataire contre le voiturier. Que fait alors le défendeur ? Ou bien il estime qu'il n'a pas d'action en garantie à exercer, et le débat se circonscrit entre deux parties, puisque le défendeur n'a pas appelé de garant en cause, il n'existe pas d'action récursoire. Plus tard, il est vrai, le défendeur condamné se ravise et agit à son tour contre le tiers. Son action ne sera pas récursoire ; elle ne se produira pas sous la forme de l'appel en garantie, l'action

sera principale. » « Evidemment », déclare à ce moment M. Munier. Et M. Paris continue : « Dès lors, le texte de la Commission me paraît répondre aux préoccupations de l'honorable M. Clément, puisque la Commission déclare que toutes les actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport sont prescrites dans le délai d'un an. La seconde action intentée par le voiturier contre son transporteur intermédiaire ou contre l'expéditeur sera principale ; elle sera, par conséquent, comme la première action, jugée entre le destinataire et le voiturier, éteinte dans le délai d'un an par la prescription. Cela me paraît très clair. Si, au contraire, le défendeur juge convenable d'appeler un garant en cause, de manière à éviter une seconde instance, l'action qu'il intentera sera une action en garantie, une action récursoire dont la durée sera réduite à un mois. Tous les principes me paraissent sauvegardés, et tous les intérêts conciliés. »

Le Sénat adhéra à l'opinion de M. Paris, et le texte fut adopté dans les termes mêmes où le proposait l'orateur.

L'intention du législateur s'est donc clairement manifestée, l'action en garantie incidente ou l'action récursoire doit être exercée dans le mois de l'exercice de l'action principale intentée par le destinataire. Si, au contraire, la Compagnie défenderesse ne juge point utile de mettre en cause la Compagnie qui l'a précédée, il n'existe plus d'action récursoire ; elle pourra plus tard, si elle est condamnée,

agir à son tour contre la Compagnie intermédiaire, mais il ne s'agira plus alors d'action récursoire, mais bien d'action principale.

Sans doute, nous reconnaissons que l'action d'un voiturier, actionné en responsabilité contre un autre voiturier, a le même fondement, qu'elle soit exercée à titre de garantie principale ou incidente, mais la volonté du législateur est souveraine et il importe peu que le texte même de l'article 108 ne distingue pas.

Au reste, la solution que nous admettons ne nous paraît pas avoir les résultats fâcheux que certains lui attribuent. Tout en avouant que l'hypothèse sera rare, rien n'empêchera d'abord une Compagnie qui a coopéré au transport d'agir contre une Compagnie précédente, avant même d'avoir été actionnée par l'expéditeur ou le destinataire. Si nous supposons, au contraire, qu'elle attende d'être assignée et que cette assignation ne la touche qu'au dernier jour du délai d'un an, elle perdra, évidemment, avec notre solution le droit d'agir contre la Compagnie intermédiaire par voie de garantie principale, le délai d'un an se trouvant expiré ; mais sera-t-elle forclos ? Non, elle aura toujours un mois pour appeler en cause la Compagnie présumée responsable et exercer ainsi une action en garantie incidente. Ce délai ne paraît-il pas d'ailleurs avoir été octroyé pour permettre d'actionner la Compagnie intermédiaire dans le cas où l'action principale est exercée dans les derniers jours du délai ? Au reste, il est largement

suffisant pour juger du bien fondé d'une demande en garantie, d'autant plus qu'à notre avis, il est susceptible d'être augmenté à raison des distances.

Nous ne devons pas perdre de vue, en effet, que l'article 108 §4 C. Com., ne fait que modifier, en matière de transport, l'article 175 du C. de Pr. C. en remplaçant le délai de droit commun de huit jours par un délai d'un mois pour appeler en cause le garant. Mais là, croyons-nous, s'arrête la dérogation à la règle générale édictée par l'art. 175, et de même que cet article prévoit une augmentation de délai à raison de la distance séparant le domicile du garanti de celui du garant, de même malgré le silence sur ce point de la loi de 1888, nous admettrons que le délai d'un mois fixé pour l'action récursoire de l'article 108 C. Com., devra être augmenté des délais de distance fixés par l'article 175 du C. de Pr. C., soit un jour par trois myriamètres.

En sens contraire, nous devons cependant citer un arrêt de la Cour de Lyon, rendu en date du 2 mars 1889 (1), qui pour rejeter notre opinion se fonde sur le silence de la loi relativement au délai de distance.

Avant d'en terminer sur ce point, il nous reste à dire quelques mots d'un Règlement intervenu en 1886 entre les six grandes Compagnies françaises de chemins de fer, le chemin de fer de

---

(1) Lamé-Fleury, 1889, p. 123.

l'Etat et le chemin de fer de Ceinture pour le transport des marchandises et le partage des indemnités. Ce Règlement enlève une grande importance aux considérations qui précèdent.

Suivant cet arrangement, « les parties contractantes s'autorisent réciproquement à transiger jusqu'à concurrence de la somme de 500 francs au mieux de leurs intérêts et sans autorisation préalable de la Compagnie cédante » (article 6). Si l'indemnité accordée ne dépasse pas 10 francs il est décidé « qu'elle ne donnera lieu à aucune répartition et restera à la charge de la Compagnie qui aura effectué le règlement, exception faite cependant, ajoute le texte, pour les indemnités pour avaries aux fûts vides qui seront l'objet d'un règlement au-dessus de 2 francs » (article 8).

« Il ne sera également exercé aucune reprise, déclare l'article 9, pour erreur de taxe si la somme à reprendre n'est pas supérieure à 0,50 cent. ou à 2 francs s'il s'agit d'une demande en détaxe présentée par le public. Il est d'ailleurs entendu que la suite à donner à ces demandes incombe à la Compagnie destinataire pour les expéditions en port dû, et à la Compagnie expéditrice pour les expéditions en port payé ».

Enfin dans tous les autres cas ; il est convenu par l'article 3 que « les indemnités de toute nature seront réparties au prorata kilométrique entre les Compagnies qui ont concouru ou qui, d'après les écritures, devaient concourir au transport ».

Ce Règlement a donc pour but d'éviter les conflits

qui pourraient se produire entre les diverses Compagnies qui ont coopéré à un même transport de marchandises, et il diminue ainsi d'autant le nombre des cas où il aurait pu y avoir lieu à exercer une action récursoire.

« Aucun des transporteurs successifs, dans ces conditions, déclare M. Thaller (1), n'a intérêt à décliner la citation judiciaire. Le dernier de ces transporteurs, tout comme le premier ou le second, consentira à lier l'instance. Il communiquera seulement l'assignation qui l'a touché aux autres Compagnies, afin de les mettre en mesure d'intervenir au procès et de faire valoir, s'il y a lieu, les moyens de défense qui seraient recevables en l'espèce. C'est un régime de solidarité, avec contribution de toutes les Compagnies, suivant la loi de la distance. »

Mais, dans certaines circonstances, il sera nécessaire que la Compagnie actionnée par le destinataire appelle en cause les Compagnies qui l'ont précédée ; l'article 17 du règlement prévoit cette hypothèse et déclare que « dans tout procès intéressant plusieurs Compagnies, la Compagnie défenderesse ou demanderesse ne mettra en cause la Compagnie cédante ou concessionnaire qu'autant que cette formalité sera jugée nécessaire, et dans ce cas encore, la défense des diverses Compagnies sera, autant que possible, confiée aux mêmes défenseurs ».

---

(1) Thaller, Précis de droit commercial, p. 614, n° 1230, *in fine*.

## CHAPITRE II

### POINTS DE DÉPART DU DÉLAI DES DIVERSES PRESCRIPTIONS

Il convient tout d'abord de faire observer que les points de départ des prescriptions prévues par l'article 108 Code Comm, sont les mêmes, qu'il s'agisse d'actions intentées par l'expéditeur ou par le destinataire : « Peu importe, déclare M. Lyon-Caen, que le premier n'ait pas été avisé de la remise des marchandises au destinataire ou de l'offre qui lui en a été faite. »

Cette remarque générale faite, entrons dans l'examen successif des points de départ du délai des dernières prescriptions.

L'article 108, § 3, Code Comm., est ainsi conçu : « Le délai de ces prescriptions est compté, » dans le cas de perte totale, du jour où la remise » de la marchandise aurait dû être effectuée ; dans » tous les autres cas, du jour où la marchandise » aura été remise ou offerte au destinataire. »

Au cas d'action récursoire, l'art. 108, § 4, déclare : « la prescription d'un mois ne court que du jour » de l'exercice de l'action contre le garanti..... »

Il résulte de ces dispositions qu'en premier lieu, au cas de perte totale, le délai d'un an commencera à courir du jour où la marchandise aurait dû être remise au destinataire.

Mais comment déterminera-t-on exactement le jour auquel la marchandise aurait dû être livrée? Nous raisonnons ici dans l'hypothèse où le transport s'est effectué par voie ferrée et dès lors, le point de départ sera le plus souvent assez facile à déterminer à la différence des autres modes de transports.

Il existe, en effet, en matière de transports par chemins de fer des règlements auxquels on ne peut déroger et qui déterminent les délais dans lesquels le transport doit s'effectuer. Si donc la lettre de voiture ne le mentionne pas, il n'y aura qu'à s'y rapporter pour le connaître. En cas de contestation, le juge n'aura aucun pouvoir d'appréciation; il sera tenu de s'y conformer dans sa décision.

Cependant dans certaines circonstances exceptionnelles, telles que l'invasion de l'ennemi, l'encombrement des gares, les inondations qui ont endommagé des voies ferrées et interrompu ainsi les communications, les Compagnies de chemins de fer sont autorisées à effectuer le transport des marchandises avec la clause « sans garantie de délai ». Dans ces divers cas, la Compagnie transporteur n'étant limitée par aucun délai pour remettre le colis au destinataire, la prescription ne peut commencer à courir si le colis est perdu.

Comment lui assigner, en effet, un point de

départ puisque le délai de transport n'a pu être limité (1).

Nous pensons, néanmoins, qu'il ne faut pas pousser ce principe jusqu'à ses dernières limites et décider par suite que dans de pareils cas la prescription restera indéfiniment en suspens faute de pouvoir lui assigner un point de départ. Il nous paraît à cet égard assez logique d'admettre que malgré la clause « sans garantie de délai », si la circonstance exceptionnelle qui a autorisé cette mention vient à disparaître, le tribunal saisi de la contestation pourra, en s'entourant de divers éléments notamment en se basant sur les conditions du tarif général, fixer pour l'exécution du contrat litigieux un délai moral et suffisant dont l'expiration servira de point de départ à la prescription, en cas de perte totale de la marchandise.

Plaçons-nous maintenant dans tout autre hypothèse que celle de perte totale : un nouveau point de départ est fixé à la prescription d'un an ou de cinq ans suivant les cas, c'est le jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire. Il importe peu que le destinataire refuse de recevoir la marchandise que lui offre la Compagnie transporteur; le délai de la prescription commence à courir néanmoins, dans ce cas, du jour où la marchandise lui est offerte.

Cette solution est d'ailleurs des plus équitables;

---

(1) Montpellier, 9 janvier 1874. Gaz. Trib., 30 janvier 1874.

en offrant la marchandise au destinataire, la Compagnie a rempli ses obligations, le refus de la recevoir ne peut empêcher de courir au profit de la Compagnie le temps de la prescription.

Si l'on compare ce nouveau point de départ de la prescription de l'art. 108, § 3 avec celui qui est assigné au cas de perte totale de la marchandise, on aboutit à de singulières conséquences. Il nous suffit de supposer qu'un colis a été perdu ; si on laisse écouler une année depuis le jour où il aurait dû être remis au destinataire, toute action intentée contre la Compagnie transporteur du chef de perte de la marchandise est éteinte par prescription, mais si, cette année expirée, la Compagnie vient à retrouver le colis, en sa qualité de simple détenteur précaire elle est tenue à le restituer. Elle n'aura par suite aucun intérêt à le retrouver et à le livrer, car ce ne sera plus de la perte du colis que pourra se plaindre désormais le destinataire, mais bien du retard ou peut-être même d'avaries, et le point de départ de la prescription se trouvera ainsi changé : la Compagnie transporteur, en résumé, sera sous le coup de poursuites pour dommages-intérêts au lieu d'être définitivement libérée.

Il eut donc été plus logique de dire simplement, comme le déclare M. Péronne : « la prescription courra du jour où la marchandise aura été livrée ou aurait dû l'être. » (1)

---

(1) Péronne. *Annales de Droit Commercial* 1888. Etude sur les art. 105 et 108 du Code de commerce.

Une seconde critique est adressée à l'art. 108, § 3, à propos des actions en rectification de taxe ; on a prétendu, en effet, que ces actions prennent leur source non pas dans le contrat mais dans le paiement ; on devrait, dès lors, assigner comme point de départ de la prescription le jour même où l'action prend naissance, c'est-à-dire le jour du paiement ; or il n'y a en ce sens dans la loi aucune disposition, il n'y est fait aucune distinction. Ce n'est d'ailleurs pas le côté théorique, croyons-nous, qui a préoccupé les auteurs de la loi de 1888; il n'y a qu'à se rapporter à la discussion intervenue à cet égard au Sénat et que nous avons rappelée dans le chapitre précédent. Ils ont voulu, et non certes sans quelque raison, approprier avant tout les dispositions législatives aux nécessités de la pratique.

La même remarque a été faite pour les actions en redressement de compte prévues dans l'art. 541 du Code de Proc. civ., et l'on a reproché au législateur d'avoir donné comme point de départ de la prescription de ces actions non point le règlement de compte, mais bien toujours le jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire. Il y a là évidemment aussi une exception à la règle de l'art. 2257 Code civil : « *actioni non natæ non præscribitur* ». Néanmoins nous légitimons la solution adoptée ici par le législateur par les mêmes considérations que celles que nous avons déjà données à propos des actions en détaxe. Au reste, ce n'est pas le seul cas où en Droit commer-

cial on adopte cette solution ; nous la retrouvons pour la prescription prévue par l'article 432 du Code Comm. en matière de transport maritime. De plus, comme nous raisonnons dans le cas où le transport des marchandises s'opère par voie ferrée, par suite dans l'hypothèse de beaucoup la plus fréquente, les conséquences fâcheuses attribuées au point de départ fixé par le législateur de 1888 ne peuvent se produire ; en même temps, en effet, que la marchandise est remise au destinataire, celui-ci effectue, si ce n'est même déjà fait, le paiement du transport et on lui délivre à ce moment la facture, ce qui constitue bien un règlement de compte. Ces opérations ayant lieu en même temps, on n'aperçoit pas l'inconvénient qu'il peut y avoir à prendre comme point de départ de la prescription des actions en rectification de taxe (en détaxe) ou en redressement de compte, celui qui a été fixé, dans ces cas-là, par l'art. 108 § 3.

Nous avons jusqu'ici supposé que le transport était accompli par une seule Compagnie de chemins de fer, mais lorsque plusieurs Compagnies auront participé à un même transport, quel sera le point de départ de la prescription ? Il est aujourd'hui reconnu par tous les auteurs que la prescription commence à courir pour toutes les Compagnies au même moment ; son point de départ sera donc, au cas de perte, le jour où la dernière Compagnie transporteur aurait dû se dessaisir de la marchandise entre les mains du destinataire

définitif et dans tous les autres cas le jour où la marchandise lui aura été remise ou offerte. Il n'y a eu effectivement qu'un seul contrat malgré la pluralité d'agents qui ont servi à l'exécuter, et l'on ne saurait, dès lors, admettre que la prescription commence à courir au profit de chacune des Compagnies intermédiaires du jour où elle a livré la marchandise à la Compagnie suivante ou du jour où elle aurait dû la livrer. Cette dernière théorie n'est d'ailleurs qu'une des conséquences du principe que nous repoussons et d'après lequel le contrat de transport prend fin au regard de chaque Compagnie au moment où elle se dessaisit de la marchandise.

La solution que nous admettons n'aboutit pas, au reste, aux résultats fâcheux qui se produisaient sous l'empire de l'ancien article 108 grâce au nouveau point de départ de la prescription des actions récursoires fixé par le législateur de 1888.

Sous l'empire de l'ancienne législation, en effet, on se demandait si le point de départ de la prescription de chaque action récursoire était le jour où celui qui l'intentait avait été actionné ou bien s'il n'était pas le même que celui de la prescription de l'action principale. On voit l'intérêt qu'il pouvait y avoir à prendre parti pour l'un ou l'autre de ces deux points de départ, si l'on suppose l'action principale intentée la veille même de l'expiration du délai de six mois ou d'un an.

Dans le premier cas, la prescription commençant seulement à ce moment à courir au profit de

la Compagnie intermédiaire, la Compagnie actionnée pouvait utilement l'appeler en garantie si elle la présumait l'auteur du dommage. Dans le second cas, au contraire, elle se trouvait forclos faute d'avoir le temps matériel utile pour exercer l'action récursoire.

En faveur de la première solution, tandis que certains auteurs, invoquant l'article 2257, voulaient assimiler l'action récursoire de la Compagnie poursuivie à un droit conditionnel dont l'existence était subordonnée à l'exercice de l'action principale du destinataire, d'autres proposaient d'appliquer en l'espèce l'article 175 du C. de Pr. C. et d'accorder ainsi à la Compagnie actionnée un délai de huit jours pour appeler en cause la Compagnie précédente (1). Mais ces deux arguments, pas plus que celui tiré d'un prétendu lien de solidarité qui aurait existé entre les diverses Compagnies transporteurs et aurait permis d'invoquer l'article 2249 du C. Civ., n'étaient de nature à faire adopter une solution qui allait à l'encontre du but de la loi en prolongeant outre mesure la durée de la responsabilité des voituriers. Aussi la Doctrine et la Jurisprudence admettaient que la prescription des actions récursoires avait le même point de départ que la prescription de l'action principale (2). C'était là, sans doute, une disposi-

(1) Bédarride, n° 693 ; Alauzet, n° 1006.

(2) Féraud-Giraud, t. II, p. 215, n° 955 ; Sarrut, n° 881 et suiv. ; Cass., 11 nov. 1871, S. 72-1-401 ; D 72-1-483.

tion rigoureuse pour la Compagnie actionnée par le destinataire, mais elle était la seule juridique et concordait parfaitement avec le texte de l'article 108 où il n'était fait aucune distinction entre action principale et actions récursoires.

Aujourd'hui, aucune controverse ne peut plus exister ; le législateur de 1888 a pris soin d'indiquer que « la prescription des actions récursoires commencerait à courir du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ». Ainsi disparaît le résultat fâcheux qui pouvait se produire sous l'empire de l'ancienne législation en laissant à la charge exclusive de la dernière Compagnie l'entière responsabilité de fautes imputables souvent à une Compagnie intermédiaire.

Le dernier alinéa de l'article 108 est enfin ainsi conçu : « Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif. »

M. Bozéran, le promoteur au Sénat de cette disposition, nous donne les raisons qui ont fait édicter au législateur ce point de départ de la prescription ; il montre comment les formalités de la comptabilité publique s'opposent à ce qu'un règlement de compte intervienne d'une façon rapide pour les transports effectués par les Compagnies pour le compte de l'État : « Ces formalités, dit-il, sont écrites dans l'article 2 du décret du 31 mai 1862 ainsi conçu : « Aucune créance ne peut être

liquidée à la charge du Trésor public que par l'un des ministres ou par ses délégués. » Tant que la liquidation n'est pas intervenue, il n'y a pas de droit acquis au profit du prétendu créancier de l'Etat, on peut toujours revenir sur le compte, et c'est seulement quand cette liquidation est intervenue que la porte est fermée à toute action ». Or les opérations qui aboutissent à cette liquidation sont longues et nombreuses.

Une pareille situation demandait l'intervention du législateur, de là le paragraphe final de l'article 108.

Une discussion s'est élevée sur le point de savoir quel était exactement le champ d'application de cette disposition.

Il nous paraît résulter des travaux préparatoires de la loi de 1888, que le législateur n'a eu en vue que la prescription des actions relatives au prix du transport, malgré la formule générale de l'article 108. Ce sont les seules, en effet, auxquelles on fait allusion dans la discussion au Sénat, et c'est pour celles-là seules que l'Etat se trouve dans une situation spéciale. Lorsqu'il s'agit de perte, d'avaries ou de retard survenus à une marchandise transportée pour le compte de l'Etat, on ne voit vraiment pas pourquoi celui-ci ne serait pas mis au même rang que les particuliers. « Pour toutes les actions, déclare M. Vaysse (1), qui n'ont pas

(1) Thèse Vaysse. Poitiers, 1890.

pour cause le prix du transport, l'Etat est mieux à même que quiconque de s'apercevoir rapidement, grâce à son nombreux personnel, des causes qui peuvent les motiver, et par suite de les exercer dans les délais édictés pour les particuliers ». Il n'y a donc aucune raison pour déroger en pareil cas à la règle générale.

Mais on ne peut restreindre, nous semble-t-il, davantage le domaine d'application de l'article 108 *in fine*.

Contrairement à la prétention de M. Lyon-Caen qui déclare que cette disposition s'applique seulement aux actions des voituriers contre l'Etat, nous pensons qu'elle doit être aussi étendue aux actions de l'Etat contre les Compagnies ; telle est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons cru devoir l'examiner dans cette étude. De nombreuses formalités administratives sont nécessaires avant d'être fixé sur le montant de la créance que peut avoir l'Etat contre les Compagnies transporteurs, et l'on ne peut dès lors assimiler la situation de l'Etat qui a une réclamation à formuler contre le prix du transport à celle d'un simple particulier.

Cependant nous arrêterons là notre interprétation extensive de l'article 108 dernier alinéa, et nous en conclurons ainsi que la disposition visée dans ce texte n'est pas applicable aux transports effectués pour le compte des départements, des communes et de tous les établissements publics.

## CHAPITRE III

### CAUSES DE SUSPENSION ET D'INTERRUPTION DE LA PRESCRIPTION

Nous avons étudié dans les deux chapitres précédents la durée relativement courte des différentes prescriptions établies par l'article 108. On aperçoit dès lors l'intérêt que peuvent avoir expéditeurs ou destinataires à arrêter le cours de ces prescriptions à l'encontre des Compagnies de chemins de fer.

Mais il n'y a pas lieu de distinguer ici entre la législation antérieure à la loi de 1888 et celle qui y est postérieure ; les causes de suspension ou d'interruption n'ont pas été visées expressément par cette loi ; elles sont toujours restées les mêmes.

Les causes de suspension de la prescription en général sont prévues par les articles 2252 et s. du Code civil. Faut-il, puisque l'article 108 est muet sur ce point, faire application en notre matière du principe émis par l'article 2252 à savoir que « la prescription ne court pas contre les mineurs et les interdits ». Nous ne le croyons pas. Les prescriptions de l'article 108 sont des

prescriptions particulières qui nous paraissent rentrer dans la catégorie des exceptions prévues par l'article 2252.

Ce texte, en effet, après avoir déclaré que la prescription est suspendue au profit des mineurs ou des interdits, annonce d'avance la restriction apportée à cette règle par l'article 2278 du Code Civ. et fait également allusion aux exceptions admises dans certains cas déterminés par la loi.

Aucune difficulté ne saurait évidemment s'élever quand il y a une disposition expresse, comme dans les articles 1663 et 1676 du Code civil ; mais la Doctrine reconnaît également qu'une exception virtuelle, résultant de l'esprit de la loi et des motifs qui ont présidé à sa confection est suffisante pour faire courir la prescription contre les incapables. Or, pensons-nous, il y a lieu de voir en l'espèce une de ces exceptions virtuelles. Du moment, en effet, qu'un mineur ou un interdit a toute capacité pour figurer au contrat de transport, pourquoi le soustraire aux règles générales qui gouvernent ce contrat et ne pas l'assimiler au majeur qui a pleine capacité. A ce sujet, Bigot-Préameneu déclarait : « Si le mineur exerce une des professions en vue desquelles ces prescriptions ont été établies, il est juste qu'il demeure assujetti aux règles générales qui le régissent. Puisqu'on reconnaît le mineur capable de participer à un contrat de transport, il n'y a aucun inconvénient à dire que les prescriptions de l'article 108 courent contre lui. »

Nous déciderons donc que les prescriptions visées dans ce texte courent contre les mineurs ou les interdits, sauf leur recours contre leurs tuteurs.

Une loi seule pourrait suspendre le cours de ces prescriptions. C'est là ce qui arriva pendant la guerre franco-allemande ; par décret du 9 septembre 1870, toutes les prescriptions en matière civile et commerciale furent suspendues pendant la guerre, mais une loi du 26 mai 1871 rétablit le cours des prescriptions (1).

L'article 108 du Code de Com. ne contient pas davantage de disposition spéciale en ce qui concerne les causes d'interruption des prescriptions ; mais il est admis par tous les auteurs qu'il faut ici recourir au droit commun, et que les seules causes d'interruption sont celles admises par les articles 2244 et 2248. La jurisprudence a proclamé aussi souvent ce principe sous l'empire de l'ancien article 108, et cette jurisprudence n'a pas changé depuis la loi du 11 avril 1888 (2).

Par application tout d'abord de l'article 2244, le seul moyen d'interrompre la prescription de la part de l'expéditeur ou du destinataire, sera une citation en justice, un commandement ou une saisie contre la Compagnie transporteur.

---

(1) Cassation, 9 décembre 1874. S. 75-1-84. — Paris, 15 mars 1875. D. 77-5-61.

(2) Cassation, 1er décembre 1874. S. 75-1-15. — Cassation, 8 décembre 1880. S. 83-1-419. D. 83-1-74. — Besançon, 24 novembre 1886. S. 87-2-225.

Il en résulte donc qu'une simple requête afin d'obtenir autorisation d'assigner ne saurait avoir pour effet, comme une citation en justice, d'interrompre la prescription (1).

*A fortiori* de simples pourparlers ou une réclamation, eût elle été écrite et même suivie d'un accusé de réception, serait insuffisante pour interrompre la prescription (2).

De même la jurisprudence a décidé (3) que l'action en garantie formée par une Compagnie de chemins de fer contre l'expéditeur en paiement du prix de transport ne pouvait avoir pour conséquence d'interrompre la prescription au profit de l'expéditeur ; il aurait fallu pour qu'il y ait interruption que l'expéditeur, conformément à l'article 2244 du C. Civ., assignât dans les délais légaux la Compagnie en paiement de dommages-intérêts pour manquants. « Il n'y avait, déclare M. Poulle, qu'une assignation dirigée par l'expéditeur contre la Compagnie qui fût capable d'empêcher celle-ci de bénéficier de la présomption de l'article 108, d'autant que l'action en garantie pour paiement du prix de transport intentée par la Compagnie n'avait aucun rapport avec l'action en dommages-intérêts

---

(1) Caen, 15 mai 1854. S. 54-2-299.
(2) Cass. 25 juin 1884. D. 85-1-77. S. 86-1-181.
Cass. 19 juin 1896. D. 96-1-171.
Cass. 9 décembre 1901. D. 1902-1-381.
(3) Cass. 8 décembre 1880. S. 83-1-419.

pour manquants introduite tardivement par l'expéditeur. »

Il ne faudrait cependant pas croire que toute action en justice exercée contre une Compagnie de chemins de fer suffit pour interrompre la prescription ; il faut distinguer quel est le but et le fondement de l'action ainsi exercée. C'est ainsi que la prescription de l'article 108 n'est pas interrompue par une plainte en détournement que les intéressés forment devant les Tribunaux répressifs contre une Compagnie de chemins de fer ; autre chose, en effet, est l'action en responsabilité née du contrat de transport, autre chose est l'action civile prévue par l'article 3 du Code d'Ins. Cr. qui en diffère par sa nature et par son objet. Et à supposer que l'information ouverte sur la plainte soit clôturée par un arrêt de non-lieu, cet arrêt ne sert point de départ à un nouveau délai de prescription, le délai initial ayant continué à courir, et la prescription pouvant par suite désormais se trouver acquise (1).

On ne saurait davantage voir une cause d'interruption de la prescription dans une demande en nomination d'experts provenant du destinataire ou de l'expéditeur, et formée par voie de requête suivant l'article 106 du Code Com. (2).

---

(1) Cass. 28 juin 1905. Gaz. Palais, 1er et 2 janvier 1906. D. 1908-1-182.

(2) Besançon 24 nov. 1886. S. 1887-2-225. Cass. 21 juillet 1890. D. 91-1-167.

Il importe d'ailleurs de faire remarquer que conformément aux règles générales, l'interruption qui résulte des actes judiciaires énumérés dans l'article 2244 du C. Civ. dure aussi longtemps que ces actes continuent de produire effet et d'avoir force légale. Il convient donc de faire application, en l'espèce, de l'article 2247 du C. Civ. et de décider notamment qu'un jugement par défaut pris contre une Compagnie de chemins de fer non exécuté dans les six mois et tombé de ce chef en péremption restera sans effet et n'empêchera pas la Compagnie d'invoquer à son profit une des prescriptions de l'article 108, à la condition toutefois que la péremption ait été demandée.

Mais ce n'est pas seulement le destinataire ou l'expéditeur qui peut interrompre la prescription, la Compagnie de chemins de fer qui joue en notre matière le rôle de débitrice peut également l'interrompre suivant l'article 2248 du C. Civ. par la reconnaissance qu'elle fait du droit de celui contre lequel elle prescrivait. Aucune condition de forme n'est exigée pour que cette reconnaissance puisse produire un effet interruptif ; il importe peu qu'elle soit expresse ou tacite, écrite ou verbale ; les tribunaux ont un pouvoir souverain d'appréciation. L'essentiel est que cette reconnaissance ne puisse être mise en doute.

Il ne s'élève aucune difficulté quand la reconnaissance est expresse et écrite ; mais il n'en est pas ainsi le plus souvent, et des contestations s'élèvent par suite sur le point de savoir s'il y a

eu ou non reconnaissance tacite par la Compagnie de chemins de fer du droit de l'expéditeur ou du destinataire. « Le seul principe général à poser « sur ce point, déclare M. Lyon-Caen, est que la « reconnaissance tacite ne peut s'induire que « d'actes impliquant nécessairement la recon- « naissance du droit à l'indemnité de la per- « sonne lésée (1). »

Nous trouvons effectivement dans de nombreuses décisions de jurisprudence l'application de ce principe. C'est ainsi, par exemple, que si des pourparlers entre le voiturier et le destinataire ne peuvent, comme nous l'avons vu ci-dessus, suppléer à une action en justice, ils ne constituent pas davantage de la part de la Compagnie transporteur une reconnaissance interruptive de la prescription (2).

La même solution devra être admise, si la Compagnie s'est bornée, par l'intermédiaire d'un de ses agents, à promettre que des recherches seront faites pour retrouver un colis perdu, ou que la réclamation sera réglée à l'amiable (3).

Et l'on peut même aller plus loin en déclarant que les recherches, après être effectuées, seront

---

(1) Lyon-Caen, Traité de Droit Commercial, t. 3, n° 682, p. 588.

(2) Cassation, 11 juin 1877. S. 78-1-180 ; 19 juin 1895. D. 96-1-171.

(3) Cassation, 29 décembre 1874. D. 75-1-355 ; 16 nov. 1892. D. 93-1-294.

aussi sans effet si elles restent infructueuses, à moins évidemment que la Compagnie ne se déclare elle-même l'auteur de la perte (1).

Ce ne sera pas non plus le fait par la Compagnie de constater au dos de la lettre de voiture l'existence d'avaries et d'accepter les réserves du destinataire, qui constituera une reconnaissance suffisamment formelle de réparer le dommage résultant de ces avaries et susceptible ainsi d'interrompre la prescription. Ces réserves démontrent seulement le mauvais état de la marchandise et ne signifient point que la Compagnie en assume la responsabilité. Ces réserves acceptées par un agent de la Compagnie auront uniquement pour effet, ainsi que nous l'avons vu dans la première partie de notre étude, de soustraire l'expéditeur ou le destinataire à la fin de non recevoir prévue par l'article 105.

Par application toujours du même principe, l'interruption de la prescription ne saurait résulter de la déclaration faite par la Compagnie à l'expéditeur que la marchandise réclamée n'est point égarée, qu'elle a été remise au destinataire et que la Compagnie est en mesure de le justifier. Cette déclaration n'implique nullement, en effet, de la part de la Compagnie, reconnaissance d'une faute qui lui serait imputable. « Au contraire, prétend

---

(1) Cassation, 30 mars 1874. D. 74-1-303. S. 74-1-276 ; 13 juillet 1881. D. 81-1-456 ; 16 décembre 1892. S. 93-1-204.

M. Féraud-Giraud, loin d'impliquer la reconnaissance de l'obligation de réparer un dommage résultant de la perte des objets transportés, cette déclaration implique au contraire la dénégation du droit de l'expéditeur à une indemnité quelconque » (1).

De même on ne saurait voir une reconnaissance du droit du destinataire à une indemnité susceptible par suite d'interrompre la prescription dans le fait par une Compagnie de chemins de fer de provoquer une expertise en vertu de l'article 106 en vue de rechercher s'il y a vraiment avarie (2), ou dans l'offre de remettre au véritable propriétaire des marchandises une somme versée par un tiers qui aurait indûment perçu livraison de ces marchandises et qui ne les représenterait pas (3).

A l'inverse, équivaut à une reconnaissance du droit de l'expéditeur ou du destinataire à une indemnité de nature à interrompre la prescription, le fait par la Compagnie transporteur d'engager le protestataire à faire constater les avaries dont il se plaint et de lui promettre de l'indemniser.

Il y a lieu d'adopter une solution analogue si de la correspondance des parties il résulte que la Compagnie transporteur a reconnu le bien fondé

---

(1) Féraud-Giraud, t. II, n° 235, p. 961. — Cassation, 12 novembre 1877. D. 80-1-88.

(2) Besançon, 24 avril 1886. S. 87-2-225. — Cassation, 21 juillet 1890. D. 91-1-167.

(3) Cassation, 16 novembre 1892. D. 93 1-294.

de la réclamation du destinataire en supposant évidemment que cette correspondance a été changée avant l'expiration du délai de la prescription (1).

Ces circonstances démontrent suffisamment que la Compagnie reconnaît les droits du destinataire à obtenir réparation du préjudice causé par l'attribution d'une indemnité dont il ne reste plus qu'à fixer le montant.

En résumé, peut-on dire, tout dépend dans chaque cas qui se présente des divers éléments de la cause ; ce sont là des points de fait laissés à la libre appréciation des juges dont les décisions en pareille matière échappent au contrôle de la Cour de Cassation.

Ce sera aux expéditeurs et aux destinataires à prendre toutes les mesures nécessaires pour interrompre la prescription qui court à leur encontre, et nous savons que les moyens qui leur sont donnés pour arriver à pareil résultat sont limitativement déterminés par l'art. 2244 du Code civil. A eux donc d'y recourir, toute réclamation autrement formulée devant rester sans effet.

De la part des Compagnies de chemins de fer, nous venons d'étudier les dernières difficultés susceptibles de s'élever pour savoir s'il y a oui ou non, au sens de l'art. 2248 du Code civil, reconnaissance du droit du destinataire à une indem-

---

(1) Cassation, 25 juin 1896. D. 97-1-79.

nité, les Compagnies ont donc le plus grand intérêt, pour ne pas compromettre leur droit et se réserver ainsi le bénéfices de la prescription édictée par l'art. 108 à leur profit, à se montrer réservées dans leurs démarches et pourparlers. Il est peut-être intéressant, à ce propos, de se rapporter aux instructions données par les Compagnies à leurs agents dans le but de sauvegarder leurs droits. La Compagnie d'Orléans notamment déclare : « Lorsque le destinataire provoquera » une expertise judiciaire à l'effet de prouver que » l'avarie ou la perte partielle s'est produite avant » la livraison, un agent de la Compagnie assis- » tera à l'expertise sous la réserve de tous les » droits des transporteurs, et fera consigner cette » réserve au procès-verbal de l'expertise. » (Instructions et avis n° 546). Grâce à cette disposition, toute contestation sera évitée, et la Compagnie pourra plus tard, s'il y a lieu, invoquer à son profit la prescription malgré sa participation à l'expertise.

Mais lorsque l'interruption de prescription n'est point discutée et mise en doute, elle a pour résultat de substituer aux prescriptions de l'art. 108 la prescription trentenaire ; il y a lieu en effet, nous semble-t-il, de faire tomber sous l'empire du droit commun l'action en responsabilité contre les Compagnies de Chemins de fer.

Toutefois, d'accord avec la majorité des auteurs et une Jurisprudence constante, nous établirons une distinction entre la reconnaissance écrite

du droit du destinataire faite par acte spécial par la Compagnie transporteur et la reconnaissance tacite ou indirecte.

Dans le premier cas seulement, pensons-nous, il y a interversion de la prescription : la reconnaissance écrite opère transformation de la créance et il en résulte une véritable novation ; dès lors prend naissance une prescription nouvelle qui est, en l'espèce, une prescription trentenaire. Dans le second cas, au contraire, on ne peut prétendre qu'il y a novation dans le caractère de la créance, car il n'y a pas substitution d'un titre à un autre, la prescription est seulement interrompue, le délai recommencera à courir, mais ce sera le même (1).

---

(1) Cassation, 23 janvier 1895. D 95-1-398.

Cass. 7 mai 1907. D. 08-1-65.

Dans le même sens : Demolonbe, Cours de Dr. civil, tome XXIX, n° 673.

Aubry et Rau, Cours de Dr. civ. français, 4e édition, tome VIII, § 774.

Baudry-Lacantinerie : Traité de la prescription, 3e édition, n° 759.

## CHAPITRE IV

### DES CAS OU LA PRESCRIPTION NE PEUT ÊTRE INVOQUÉE

Ils peuvent être divisés en deux groupes :

1° La fraude et l'infidélité.

2° La renonciation et les stipulations dérogatoires.

#### § I^er^ *Fraude et infidélité*

Nous avons défini, à propos de l'article 105, ce qu'il faut entendre par fraude et infidélité, et nous savons que dans ces deux hypothèses la fin de non recevoir prévue par ce texte doit être écartée. Mais pour admettre cette solution, nous avons dû faire appel aux principes généraux du droit. Au contraire, l'article 108 exclut formellement de son application les cas de fraude et d'infidélité. Ce n'est pas, au reste, une innovation due aux auteurs de la loi de 1888, l'ancien article 108 comportait également cette exception.

Nous déciderons donc, au cas de fraude commise par un agent de la Compagnie, que la seule

prescription qui pourra être invoquée sera la prescription trentenaire, et au cas d'infidélité la prescription applicable sera tantôt celle de trois ans, tantôt celle de dix ans, suivant qu'il s'agira d'un crime ou d'un délit (articles 637 et 638 du Code d'Instr. Cr.).

Enfin les deux prescriptions s'appliqueront séparément lorsque la fraude sera suivie de détournement ; il y aura alors deux actions soumises chacune à une prescription particulière.

Mais nous pensons que seuls les cas de fraude et d'infidélité ont été prévus par l'article 108 et qu'on ne doit pas y assimiler la faute lourde commise par un agent de la Compagnie transporteur. Comme le fait remarquer M. Lyon-Caen, « cette » assimilation n'est traditionnelle qu'au point de » vue des questions de responsabilité, et la dispo- » sition de l'article 108 qui vise la fraude ou » l'infidélité du voiturier, a un caractère exception- » nel qui doit empêcher de l'étendre à des cas » qu'elle ne prévoit pas expressément. » (1)

### § 2. — *Renonciation et stipulations dérogatoires*

En étudiant l'article 105, nous avons vu que, sauf une exception relative aux transports internationaux, ce texte déclarait que : « toutes stipu-

---

(1) Lyon-Caen. Traité de Droit commercial, t. III, n° 678, p. 584.

lations contraires sont nulles et de nul effet ».

L'article 108, à l'inverse, ne contient aucune disposition de ce genre, cependant nous ne devons pas oublier que dans le projet du Gouvernement la clause qui figure actuellement dans l'article 105 se trouvait tout d'abord incorporée dans l'article 108 : « Toutes stipulations contraires aux dispo-» sitions de l'article 105 et du présent article, » disait l'article 108 du projet de loi, sont nulles » et de nul effet. »

Pour quel motif cette clause a-t-elle été supprimée de l'article 108 et placée dans l'article 105 ? M. Gaillard nous l'indique dans son rapport à la Chambre lorsqu'il déclare : « Il restera acquis par la » discussion de notre loi au Sénat, que le législa-» teur a voulu formellement interdire ces déroga-» tions, et que s'il a transporté à l'article 105 ce » paragraphe protecteur, c'est qu'il comptait sur » l'application rigoureuse de l'article 2220 pour » empêcher toutes violations de la loi. » (1)

Il est donc hors de doute qu'il y a lieu de faire application de l'article 2220 du Code civil et de décider par suite que les Compagnies de chemins de fer ne peuvent renoncer d'avance à la prescription qui court à leur profit, une pareille renonciation même insérée dans un tarif dûment homologué serait entachée de nullité, car cette conven-

---

(1) *Journal Officiel*, Docum. Parlement., de juin 1888. p. 454.

tion étant illicite, l'homologation est impuissante à autoriser une dérogation à une disposition prohibitive de la loi.

On comprend d'ailleurs facilement que le législateur n'ait, pas plus ici qu'en toute autre matière, contrevenu au principe posé dans l'article 2220 du Code civil ; on n'a qu'à se rappeler les motifs d'ordre public sur lesquels repose cette règle. Si cette renonciation était valable, non seulement les preuves de libération seraient pour le débiteur impossibles ou tout au moins difficiles à administrer, mais encore, comme le fait remarquer Bigot-Préameneu dans l'Exposé des motifs « la prescrip-» tion ne serait plus pour maintenir la paix » publique qu'un moyen illusoire ; tous ceux au » profit desquels seraient les engagements ne » manqueraient pas d'exiger cette renonciation. »

Mais l'article 2220 du Code civil, auquel il est fait allusion dans les travaux préparatoires de la loi de 1888, ajoute dans sa partie finale : « On peut renoncer à la prescription acquise. » A défaut de disposition contraire écartant en l'espèce cette règle, nous déclarerons donc que les Compagnies de chemins de fer peuvent valablement renoncer à la prescription quand elle est accomplie. Il n'y a plus alors, en effet, d'intérêt général en jeu, la prescription acquise constitue un droit, et celui qui en est le titulaire peut, à son choix, en faire usage ou y renoncer.

Conformément aux principes généraux, cette renonciation n'est subordonnée dans sa forme à

aucune condition substantielle ; elle pourra être expresse ou tacite (article 2221 du Code civil).

Aucune difficulté ne se présente au cas de renonciation expresse, mais il n'en est pas de même au cas de renonciation tacite, et de nombreuses décisions de Jurisprudence sont intervenues à cet égard. C'est ainsi que l'on ne saurait voir une renonciation à invoquer la prescription de l'article 108 dans le fait par une Compagnie de chemins de fer d'avoir, à la suite du refus du destinataire de payer les frais de transport pour cause d'avaries de la marchandise, requis une expertise et conclu devant le Tribunal au payement desdits frais, la Compagnie étant jusque-là demanderesse et n'ayant pas d'exception à opposer (1).

Par argument *a contrario* on doit décider que la renonciation à la prescription résultera du fait de ne pas l'opposer en temps utile au cours de l'instance engagée par l'expéditeur ou le destinataire, car le juge ne peut suppléer d'office le moyen tiré de la prescription. De même, une Compagnie de chemins de fer est présumée avoir renoncé à la prescription lorsque, après s'être livrée à de vaines recherches pour découvrir des marchandises égarées, elle a fait offrir le règlement amiable de l'indemnité due pour la perte de ces marchandises (2).

En résumé, la renonciation à la prescription

---

(1) Cassation, 21 juillet 1890. D. 91-1-167.
(2) Cassation, 29 novemb. 1875. D. 77-1-137. S. 76-1-79.

pourra s'induire de tout fait qui, implicitement ou explicitement, manifeste de la part de la Compagnie la volonté de renoncer à la prescription acquise (1).

Que la renonciation soit expresse ou tacite, le jugement qui déclare la renonciation valable doit fixer la date à partir de laquelle la prescription avait couru ; faute de fixer cette date, le Tribunal ne justifie pas légalement sa décision (2) ; il ne faut pas perdre de vue, en effet, que cette renonciation n'est autorisée que tout autant que la prescription est accomplie, condition essentielle que nous retrouvons dans les décisions que nous venons de citer.

Nous avons uniquement étudié jusqu'à maintenant le fait brutal de la renonciation à la prescription, le seul qui soit visé dans l'article 2220 du C. Civ. ; il existe cependant un moyen terme, et l'on est en droit de se demander à ce sujet s'il est ou non permis de changer par des conventions particulières les délais des prescriptions de l'art. 108.

Il faut, nous semble-t-il, faire une distinction suivant que la convention a pour but de prolonger la durée légale de la prescription ou au contraire de l'abréger.

A l'encontre de la législation allemande, aucun

---

(1) Cassation, 6 décembre 1899. D. 1901-1-299. — Orléans, 27 juillet 1892. D. 94-2-220. — Grenoble, 12 janvier 1904. D. 1907-2-289.

(2) Cassation, 1er mars 1906. D. 1907-1-378. — *Pand.* 1906-1-200.

texte dans notre droit ne vise les conventions portant prolongation de la durée légale de la prescription. Mais tout le monde est d'accord pour déclarer que les conventions de ce genre sont frappées de nullité parce qu'elles présentent les mêmes inconvénients que les renonciations anticipées prohibées dans l'art. 2220. « On s'accorde avec raison, dit M. Lyon-Caen, à assimiler aux conventions portant renonciations anticipées à la prescription celles par lesquelles on fixerait une prescription plus longue que la prescription établie par la loi. Autrement les clauses prolongeant la durée de la prescription se multiplieraient ; elles obligeraient les juges à statuer sur des contestations se rattachant à des faits anciens sur lesquels ils peuvent ne pas être bien éclairés. Le débiteur serait d'autant plus entraîné à consentir à des clauses de ce genre qu'au moment où il s'oblige, il est souvent à la discrétion de son créancier. » (1)

Dès lors, pour les mêmes raisons que celles que nous avons déjà données à propos des renonciations anticipées, nous décidons que les Compagnies de chemins de fer ne peuvent valablement insérer dans leurs tarifs homologués une clause portant prolongation de la durée légale des prescriptions.

Toutefois cette solution ne doit être adoptée que pour les conventions, prolongeant la durée de

---

(1) Lyon-Caen et Renault. Traité de Droit commercial, t. III, n° 686.

la prescription, conclues soit au moment où l'obligation est contractée, soit avant qu'elle devienne exigible ; dans ces deux hypothèses le délai de la prescription n'a pas encore commencé à courir, et l'on conçoit ainsi que par analogie on applique à ces conventions l'art. 2220 Code Civ. Au contraire, sera valable la convention prolongeant la durée légale de la prescription, si celle-ci a commencé déjà à courir, c'est-à-dire si la dette est exigible, pourvu cependant que la durée dont la prescription est prolongée n'excède pas celle de la prescription fixée par la loi. Comment pourrait-il en être autrement, puisque cette convention équivaut à une interruption de prescription, découlant d'un acte de reconnaissance du débiteur postérieur à l'échéance de la dette ; or l'interruption, en faisant réputer non avenu le temps déjà écoulé, conduit en définitive à une prolongation du délai à l'expiration duquel le débiteur, en l'espèce la Compagnie de chemins de fer, est en droit d'invoquer le bénéfice de la prescription. Ajoutons d'ailleurs que l'examen d'une pareille convention est sans grand intérêt, car pour sortir à effet elle devrait être insérée dans un tarif dûment homologué, rendu applicable quand la prescription a déjà commencé à courir, c'est-à-dire lorsque le transport a été effectué, ce qui, pour ne pas être impossible, n'arrivera que fort rarement.

Que devra-t-on décider au cas de convention abrégeant au contraire le délai légal de la pres-

cription ? Peut-on admettre la validité d'une pareille clause insérée dans un tarif homologué d'une Compagnie de chemins de fer ? Nous le croyons, la loi restant muette sur les conventions abréviatives de la prescription. Quel est le résultat en effet de ces conventions ? Elles entraînent la libération du débiteur plutôt que ce que le prescrit la loi ; loin ainsi d'empirer sa situation, elles l'améliorent. Ce n'est donc pas l'article 2220 du C. Civ. qu'on peut invoquer contre cette solution, car le but du législateur en édictant ce texte a été justement de ne pas laisser indéfiniment le débiteur sous le coup des poursuites du créancier. Par suite, la disposition de l'art. 2220 se concilie avec les stipulations portant abréviation de la prescription.

La jurisprudence a d'ailleurs, à maintes reprises, reconnu et consacré la validité de ces conventions, notamment en matière d'assurances maritimes (1). Il faudrait un texte formel ou des considérations d'ordre public pour annuler pareille convention. Or, en matière de transports, l'article 108 n'interdit nullement d'abréger les prescriptions dont il détermine le délai. Cette interdiction ne se trouve pas non plus insérée dans les lois, ordonnances et cahiers de charges régissant l'exploi-

---

(1) Cassation, 30 octobre 1885. S. 86-2-49. — Douai, 4 décembre 1893. S. 94-2-142. — Cassation, 25 octobre 1892. S. 94-1-361.

tation des chemins de fer, et enfin l'ordre public ne s'oppose pas à la validité de pareille clause (1).

Et cependant les travaux préparatoires de la loi du 11 avril 1888 révèlent l'intention du législateur d'interdire l'insertion dans les tarifs des Compagnies de chemins de fer de clauses restrictives du délai légal de la prescription. Dans le projet de loi voté par la Chambre des députés, l'alinéa final de l'article 108 déclarait nulles les stipulations contraires aux dispositions de la présente loi. Cette disposition visait sans nul doute, entre autres conventions, celles qui abrégeaient la durée de la prescription. Il fut du reste indiqué, lors de la discussion à la Chambre de cette disposition finale, que l'on voulait empêcher l'insertion dans les tarifs spéciaux des Compagnies de chemins de fer de la clause abréviative du délai de prescription.

Mais lorsque le projet de loi vint en discussion au Sénat, le rapporteur M. Demôle chercha à démontrer que cette disposition était inutile au point de vue de la prescription de l'article 108 : « Le nouvel article 108, est-il dit dans ce rapport, est suffisamment protégé par la règle générale écrite en l'article 2220 : on ne peut d'avance renoncer à la prescription ».

A la suite de cette déclaration, le Sénat retran-

---

(1) Cassation, 4 décembre 1895. S. 96-1-113, note B, Lyon-Caen ; D. 96-1-241, note Louis Sarrut.

cha cette disposition de l'article 108 et décida qu'elle serait renvoyée à la suite de l'article 105.

Il est aisé de s'apercevoir que l'honorable rapporteur M. Demôle a commis une véritable erreur de droit en déclarant que toutes les dispositions relatives au délai de la prescription sont régies par l'article 2220 du Code Civ.

Nous avons montré ci-dessus que cet article prohibait seulement les clauses portant renonciation anticipée à la prescription ou prolongeant sa durée et laissait ainsi, en dehors de son domaine, les clauses abréviatives de la prescription. La doctrine soutenue dès lors devant le Sénat est absolument contraire aux principes généraux du droit, et elle ne saurait avoir aucune autorité. Si l'on voulait prohiber les clauses abréviatives de la prescription, il ne suffisait pas de déclarer l'article 2220 applicable en notre matière, il fallait le dire expressément. « La déclaration erronée du rapporteur, déclare M. Lyon-Caen (1), ne peut faire admettre la nullité des conventions abréviatives de la prescription de l'article 108. Pour qu'elle fût admise, il aurait fallu qu'une disposition formelle de la loi les prohibât. La disposition votée par la Chambre des députés était donc très utile si l'on voulait interdire les conventions abréviatives de la prescription ; or cette disposition a été en définitive supprimée ».

---

(1) Lyon-Caen, notes sous arrêt Cassation, 1er décembre 1895. S. 96-1-113.

Nous en conclurons qu'aujourd'hui comme avant la loi de 1888, malgré tout ce qui a été dit dans les travaux préparatoires, rien ne s'oppose à ce qu'une Compagnie de chemins de fer insère dans ses tarifs une clause portant abréviation de la durée légale de la prescription. Comme le fait remarquer M. Sarrut : « Il semble au contraire « que la multiplicité des transports, le contrôle « exercé sur les tarifs par le Ministre des Travaux « Publics justifient au profit des Compagnies « de chemins de fer, bien plus que pour tout autre « débiteur, l'abréviation du délai légal de la pres- « cription. »

Si donc seules doivent être déclarées nulles les conventions portant renonciation à la prescription ou même celles en prolongeant la durée, on peut se demander cependant si on ne doit pas admettre par analogie avec l'article 105 la validité de ces conventions lorsqu'elles se trouvent contenues dans un tarif international.

M. Poulle déclare qu'il y a lieu d'étendre à l'article 108 la disposition contenue dans l'article 105 § 2 et de décider par suite qu'en matière de transports internationaux on peut déroger à l'article 2220 du C. Civ. A l'appui de son opinion, il invoque les travaux préparatoires de la loi de 1888. Et en effet lorsque l'exception en faveur des transports internationaux fut votée au Sénat sur la demande de M. Georges, elle embrassait sans nul doute l'article 108 aussi bien que l'article 105 ; il n'y a qu'à se rappeler le texte voté par cette

assemblée et la place qu'il occupait. Mais au prétexte qu'il était inutile, à cause de l'article 2220, de déclarer nulles les stipulations contraires à l'article 108, nous avons vu que cette disposition avait été bannie de l'article 108 et avait pris place sous l'article 105. Telle a été la rédaction définitive et il n'a plus été fait allusion aux transports internationaux.

Quelle qu'ait été l'intention du législateur, nous devons, croyons-nous, raisonner en présence des textes. Or les transports internationaux sont visés uniquement dans l'article 105, et en l'absence d'une disposition expresse, la règle générale possée dans l'article 2220 du C. Civ. ne peut être violée ; la règle qu'il contient est fondée sur un motif d'ordre public, et par suite nous déciderons que seuls pourront recevoir en France application les tarifs internationaux portant abréviation de la durée légale des prescriptions, tandis que seront inapplicables ceux contenant renonciation anticipée à la prescription ou en prolongeant la durée. Une Convention internationale pourra cependant contenir des clauses de ce genre, car pareille convention est une véritable loi, puisqu'avant d'être mise en vigueur, elle passe par les mêmes étapes.

## APPENDICE I[er]

### TRANSPORTS MIXTES

Les art. 105 et 108 applicables notamment en matière de transports par voie ferrée diffèrent sur divers points des art. 433 et 435 qui régissent les transports maritimes.

Or, ces différences peuvent donner lieu à des difficultés quand il s'agit de marchandises qui, pour arriver à leur destination ont dû successivement être transportées par voie ferrée et par mer ou inversement. Dans ce cas particulier faudra-t-il appliquer la fin de non recevoir ou la prescription admise pour le transport par chemins de fer ou celles du transport par mer?

Il convient tout d'abord d'éliminer l'hypothèse où deux contrats distincts ont été conclus, l'un se référant au transport par voie de terre, l'autre se référant au transport par mer. L'exécution de chaque contrat de transport sera régie par les règles qui lui sont propres, et l'on appliquera ainsi l'art. 105 ou l'art. 435 selon que l'action sera exercée contre la Compagnie de chemins de fer ou contre le fréteur.

La question est autrement délicate lorsque, comme il arrive le plus souvent, un seul contrat de transport a été conclu et qu'ainsi le premier voiturier se charge des deux transports, il joint alors à sa qualité de transporteur pour la première partie du trajet, celle de commissionnaire pour le transport à effectuer par le second voiturier. Mais il importe au destinataire de savoir si, pour éviter la fin de non recevoir, il devra se conformer aux règles édictées par l'art. 105 ou à celles prévues par l'art. 435.

Deux systèmes se trouvent en présence. Suivant un premier système qui a été consacré par plusieurs décisions de la Cour suprême (1) et qui rallie de nombreux auteurs (2), lorsque un même contrat de transport comprend un parcours par mer et un parcours par terre ou inversement, c'est celui des deux parcours au cours ou au terme duquel l'avarie ou la perte a été *constatée*, qui détermine la fin de non recevoir applicable. On voit immédiatement dans ce système combien il importe de connaître le moment précis où, pour la première fois, a été constaté le fait même qui a engendré la responsabilité. Or, comme dans la pratique l'avarie ou la perte ne se découvre le

---

(1) Cassation 24 juillet 1870. D. 70-1-101. S. 70-1-141. Cass. Ch. R. 22 juillet 1873. D. 74-1-207. S. 73-1-401.

Cass. 2 décembre 1896. S. 97-1-209.

(2) En ce sens : Féraud-Giraud, t. 2. n° 964, p. 236. Sarrut, n° 888.

plus souvent que quand la marchandise est arrivée à destination, on peut déclarer que ce système se confond avec celui qui n'envisage que la nature du second transport.

Dans un second système, admis notamment par M. Lyon-Caen et que pour notre part nous adopterons, peu importe la nature du transport au moment où l'avarie est constatée, on se préoccupe uniquement de la nature du parcours durant lequel l'avarie s'est *produite* (1). Sans doute dans certains cas il pourra arriver qu'il n'y ait aucun intérêt pour les juges de se rallier à l'un ou à l'autre de ces deux systèmes, c'est lorsqu'il sera certain que l'avarie s'est produite durant le même parcours au cours ou au terme duquel l'avarie a été constatée. Mais il n'en sera pas toujours ainsi, le moment où l'on constate l'avarie ne coïncide pas en effet forcément avec celui où elle prend naissance, et c'est là justement l'hypothèse qui présente un intérêt pratique et sur laquelle a statué notamment la Cour de cassation dans l'arrêt du 2 décembre 1896 rappelé ci-dessus.

Avec l'opinion que nous soutenons, aucune difficulté ne s'élève quand on est fixé sur la partie du transport terrestre ou maritime durant laquelle est survenue l'avarie ; malheureusement on n'est pas toujours d'accord sur ce point-là, et il est difficile dans beaucoup de cas de faire la preuve que

(1) Cour d'Aix, 19 décembre 1892. D. 95-2-202 (note Louis Sarrut).

le dommage s'est produit dans la première ou dans la seconde partie du parcours. C'est d'ailleurs cet inconvénient que nous ne saurions, il est vrai, méconnaître qui a poussé de nombreux auteurs et aussi la Jurisprudence à adopter le premier système supprimant à cet égard toute hésitation.

Mais un avantage pratique ne suffit pas, croyons-nous, pour faire adopter une solution qui manque, à notre avis, de fondement juridique. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que si sans doute un seul contrat de transport a été conclu, il y a néanmoins deux genres de transport soumis à des règles différentes. Ce n'est évidemment pas sans motifs que l'on a adopté pour les transports maritimes une fin de non recevoir prévue par l'article 435 ne ressemblant en rien à celle édictée dans l'article 105 pour les transports terrestres. Si nous nous rapportons aux travaux préparatoires de la loi du 14 avril 1888 et à ceux de la loi du 14 décembre 1897, nous voyons rappeler les diverses circonstances qui accompagnent chaque espèce de transport, et l'on conçoit aisément qu'on aboutisse à formuler des règles différentes. Dès lors, pour savoir quelle est la règle qu'il faut appliquer, il faut s'attacher uniquement au mode et aux conditions dans lesquelles s'effectue le transport. Nous ne voyons pas pourquoi on en déciderait autrement dans notre hypothèse où la seule différence, qui ne peut en rien influer sur la solution à adopter, consiste dans le fait par l'expédi-

teur d'avoir traité avec un commissionnaire qui s'est chargé lui-même d'une partie du transport et en a confié l'autre à un second transporteur.

Laissant de côté le cas où toutes les parties sont d'accord sur le point de savoir si l'avarie s'est produite au moment où la marchandise voyageait par terre ou par mer, examinons les conséquences de la solution que nous avons admise dans le cas où, au contraire, il y a doute sur ce point.

Il faut alors distinguer si l'action en responsabilité est exercée contre l'entrepreneur qui s'est chargé en bloc du transport ; comme il joue en même temps le double rôle de transporteur et de commissionnaire, sa responsabilité générale est établie et elle se trouvera ainsi engagée, soit que l'avarie se soit produite pendant que la marchandise était encore en sa possession soit lorsqu'elle a été remise entre les mains du second transporteur (articles 98 et 99 du Code de Com.)

Dans le cas où, par suite, le premier transporteur opposera telle fin de non recevoir plutôt que telle autre, il devra justifier en l'espèce de son application ; de là l'obligation pour lui de prouver que l'avarie est survenue durant la première ou la seconde partie du transport, suivant la fin de non recevoir invoquée ; il n'y a là, au reste, que l'application la plus directe et la plus incontestable de la règle : « *reus in excipiendo fit actor* ». Si cette preuve n'est point rapportée, toute fin de non recevoir doit être écartée.

Mais, dans le cas où l'action en responsabilité est exercée contre le second transporteur que le commissionnaire s'est substitué pour la seconde partie du trajet, comme il n'est responsable que de son transport personnel, c'est la fin de non recevoir afférente à la nature de ce transport qu'il faudra appliquer ; l'alternative indiquée plus haut disparaîtra ainsi.

Nous ne saurions cependant nier, comme d'ailleurs le fait remarquer M. Lyon-Caen, que deux objections peuvent être faites à la solution que nous avons admise.

Une première objection est tirée d'un fait qui se présente assez souvent dans la pratique. Le destinataire ignore dans quelle partie du parcours s'est produite l'avarie qui donne naissance au procès ; il ignore dès lors quelles formalités il doit accomplir pour éviter la fin de non recevoir. Quel est celui de l'article 105 ou 435 qui sera reconnu être applicable ? Telle est la question que se pose le destinataire pour sauvegarder ses intérêts. Comment donc remédier à cette situation et ne pas s'exposer à une déchéance ? Un moyen, nous semble-t-il, lui est donné à cet effet : il devra se conformer, puisqu'un doute subsiste, aux dispositions les plus rigoureuses, c'est-à-dire suivant les prescriptions de l'article 435, formuler et signifier par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée une protestation dans les 24 heures de la réception de la marchandise et la faire suivre dans le mois d'une demande en justice. Il parera ainsi

à toute épreuve et n'aura point à redouter, si dans la suite une difficulté surgit, une déchéance quelconque provenant de l'article 105 ou de l'article 435.

Nous n'avons pas assurément la prétention de soutenir que, par ce moyen suggéré au destinataire pour conserver ses droits, la première objection qui nous est faite par nos adversaires est réduite à néant, mais sa portée se trouve du moins diminuée dans une large mesure.

Une seconde objection est d'ailleurs adressée à notre système, elle s'appuie sur le mode même dont le transport est effectué.

Lorsque les marchandises voyagent successivement ainsi que nous l'avons supposé, par terre et par mer ou inversement en vertu d'un seul contrat de transport, le destinataire n'est pas avisé du moment où la marchandise a terminé la première partie du parcours et est remise au second transporteur. Si donc, disent nos adversaires, en supposant que la première partie du transport ait lieu sur mer et que l'avarie soit alors survenue, le destinataire ne s'est pas conformé aux prescriptions de l'article 435, il sera désormais forclos à réclamer. Il en sera évidemment de même dans le cas inverse où la première partie du transport aura lieu par voie ferrée, si le destinataire qui a à se plaindre d'une avarie survenue à ce moment ne s'est pas conformé aux prescriptions de l'article 105. Ce résultat fâcheux ne pourrait donc être évité que si le destinataire avait un mandataire

chargé de procéder en son nom à la vérification de la marchandise, lorsque la première partie du parcours a été effectuée.

On aperçoit par ce raisonnement l'excessive rigueur de la solution que nous avons adoptée, si l'objection de nos adversaires était fondée. Elle le serait sans doute, si l'on admettait que le point de départ du délai pour protester est la fin du premier transport au cours duquel l'avarie est survenue ; mais nous ne devons pas perdre de vue qu'il n'a pas été conclu deux contrats de transports distincts et qu'il n'y a qu'un seul destinataire ; c'est lui seul qui reçoit la marchandise, et l'on ne peut véritablement parler de réception de marchandise faisant courir le délai relatif à la fin de non recevoir, que lorsque la marchandise a été remise au destinataire indiqué dans la lettre de voiture ou dans le connaissement, suivant que la seconde partie du transport est terrestre ou maritime. Il ne se produit donc pas ainsi les conséquences fâcheuses que l'on faisait entrevoir comme résultant de notre système.

« L'intérêt du destinataire, dit à cet égard « M. Lyon-Caen (1), est pleinement sauvegardé ; il « n'est pas privé de son droit avant d'avoir été mis « en demeure de l'exercer. » Et en terminant sur ce point il ajoute : « Notre solution n'a vraiement

---

(1) Lyon-Caen, note sous Sirey 1897-1 209. Cass., 2 décembre 1896.

« rien d'extraordinaire. Elle est bien conforme à « celle qui est admise sans difficulté quand, en « vertu d'un seul contrat de transport, des mar- « chandises doivent passer entre les mains de plu- « sieurs voituriers bien que les différentes parties « du parcours soient de nature différente. Il est « alors incontesté que les délais de la fin non rece- « voir courent du jour de la réception par le des- « tinataire, les avaries se fussent-elles produites « durant la première portion du parcours, ce qui « rend le voiturier responsable à l'exclusion du « second. Pourquoi en serait-il autrement quand « il y a deux parcours, l'un terrestre, l'autre mari- « time ? »

Pour toutes ces raisons donc, nous pensons qu'au cas de transports mixtes, c'est à la nature du transport durant lequel le fait litigieux s'est produit, qu'il faut s'attacher pour savoir quelle est des deux fins de non recevoir celle qui est applicable. Si peut-être ce système n'est pas le plus simple, il est assurément le plus juridique.

La même difficulté se présente à propos des prescriptions prévues par les articles 108 et 433 du Code de Com.

Sans doute avant la loi du 14 décembre 1897 qui a modifié l'art. 433, la question présentait beaucoup plus d'intérêt, car les différences entre les prescriptions en nature de transports terrestre et maritime étaient plus accentuées ; mais il importe de savoir encore, à l'heure actuelle, quel est des deux textes de l'art. 108 ou 433 celui qui est

applicable pour les transports mixtes ; outre, en effet, que le point de départ de ces prescriptions diffère, les actions prescrites dans l'un ou l'autre cas ne sont pas absolument les mêmes.

L'intérêt de la question étant ainsi démontré, la solution que nous avons adoptée pour la fin de non recevoir (art. 105 et 435) nous paraît pour les mêmes motifs devoir être acceptée pour la prescription : il conviendra ici encore de distinguer entre les deux transports par terre et par mer qui se sont succédés, et ce sera également celui des deux parcours durant lequel le fait litigieux aura eu lieu, qui déterminera la prescription applicable.

# APPENDICE II

## TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Les relations internationales devenant de nos jours de plus en plus nombreuses, il importait en notre matière plus qu'en toute autre qu'une Convention intervînt pour éviter les fréquentes difficultés auxquelles n'aurait pas manqué de donner lieu la diversité des législations étrangères. De là la Convention Internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer modifiée par les conventions additionnelles du 16 juin 1898 et du 19 septembre 1906, entrée en vigueur le 1er janvier 1893 et intervenue entre la plupart des grandes puissances européennes (la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie, la Suisse, le Danemark).

Cette Convention pose, en effet, des règles uniformes applicables aux transports internationaux de marchandises par chemins de fer ; elles sont pour nous d'autant plus intéressantes à connaître qu'elles ne sont pas toutes conformes à la législation française. Il en résulte donc (puisque la

France a adhéré à cette Convention), qu'il y a lieu de distinguer entre notre législation et la législation internationale.

Après avoir étudié la première en tant qu'elle régit les causes d'extinction de l'action en responsabilité née du contrat de transport de marchandises par Chemins de fer, notre étude ne serait pas, pensons-nous, complète si avant de terminer nous n'indiquions pas quelle est à ce point de vue la législation internationale créée par la Convention de Berne.

En premier lieu, la fin de non recevoir est visée dans l'art. 44 ainsi conçu : « Le payement du » prix de transport et des autres frais à la charge » de la marchandise et la réception de la mar- » chandise éteignent contre le Chemin de fer toute » action provenant du contrat de transport. »

En reproduisant ainsi la législation française antérieure à la loi de 1888, les Délégués à la Conférence posaient un principe sévère pour les particuliers et créaient par contre pour les Compagnies de chemins de fer une situation privilégiée. Ils le comprirent d'ailleurs à merveille, et ils s'empressèrent de ce chef à apporter des exceptions nombreuses à la règle si rigoureuse qu'ils venaient d'édicter.

On soustrait, en effet, à cette règle :

1° Le cas où le destinataire peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un vol ou une faute lourde ;

2° Le cas de réclamation pour cause de retard,

quand elle est adressée à l'un des administrateurs désignés comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de la réception ;

3° Le cas de réclamation pour défauts constatés, conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du Chemin de fer ;

4° Le cas de réclamation pour dommages non apparents exérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

*a)* La demande en constatation faite au Chemin de fer ou au tribunal compétent, conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise ;

*b)* L'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transporteur et la livraison.

On peut aisément se rendre compte combien, à l'aide de ces palliatifs, on a adouci le principe posé dans l'alinéa 1er de l'article 44. Le public, régi par la Convention de Berne, est protégé d'une façon aussi efficace que les expéditeurs et destinataires soumis à l'article 105.

Sans doute sur certains points, notamment pour cause de retard, la Convention de Berne, à la

différence de la législation française, déclare, nous venons de le voir, l'action éteinte s'il n'y a pas eu réclamation dans un délai ne dépassant pas quatorze jours ; mais c'est là, nous semble-t-il, un laps de temps bien suffisant, malgré les distances, pour permettre au destinataire d'examiner si le transport a été effectué dans les délais indiqués dans les tarifs. Au surplus, au cas de perte, la demande en constatation formulée par le destinataire avant l'acceptation de la marchandise pour vérifier le fait dont il se plaint, lui donnera toute sécurité, et cette constatation pourra se faire sous deux formes suivant l'article 25 : elle pourra avoir lieu administrativement par les employés du Chemin de fer en présence des intéressés eux-mêmes, ou judiciairement, et elle sera enfin toujours faite conformément aux lois et règlements du pays où elle aura eu lieu.

S'il s'agit d'avaries, la Convention de Berne, en déclarant que le délai de protestation sera de sept jours au lieu de trois, apporte à la législation française une première dérogation d'autant plus justifiée que les distances à parcourir sont plus grandes. Mais ce n'est pas encore la seule sur ce point ; à l'exemple de certaines législations étrangères, la Convention a établi une différence entre les avaries non apparentes extérieurement et celles qui sont, au contraire, apparentes, en édictant pour ce dernier cas une déchéance immédiate.

La solution française paraît, au contraire, avoir prévalu au point de vue de la preuve ; ce sera au

destinataire à démontrer, après avoir protesté dans les sept jours, que la marchandise n'a pas été détériorée entre ses mains, mais pendant qu'elle était aux mains de l'entrepreneur de transports. Il convient, au reste, d'observer que l'article 44 dégage entièrement la responsabilité de la Compagnie de Chemins de fer, si la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination, et si elle est offerte par le Chemin de fer. Toutefois, pour sauvegarder à tous égards les droits du destinataire, il a été décidé que, même après avoir reçu la lettre de voiture et payé les frais de transport, il serait libre de refuser la marchandise aussi longtemps que le fait dont il se plaint n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Il lui sera d'ailleurs permis de faire des réserves, mais elles ne sortiront à effet que si elles sont consenties par le Chemin de fer (article 44). Mieux vaudra donc, pour lui, adresser une réclamation qui, contrairement à l'article 105 de notre Code de Com., n'aura pas besoin pour produire effet d'être formulée par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée ; il suffira qu'elle soit faite par écrit sous une forme quelconque (article 44, dernier alinéa).

Notons enfin que, d'après l'article 12 de la Convention de Berne, la fin de non-recevoir ne s'applique point aux actions provenant d'une application irrégulière de tarifs ou d'erreurs de calculs (actions en détaxe ou en surtaxe).

Examinons maintenant la seconde cause d'extinction de l'action en responsabilité.

La Convention de Berne voulant imiter la législation française, qui a tenu à protéger les voituriers contre des actions en responsabilité souvent peu fondées, a établi également au profit des Compagnies de chemins de fer une prescription spéciale visée dans l'article 45, lequel est ainsi conçu : « Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du Chemin de fer, par transaction ou par un jugement. — La prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, alinéa 2, 1°. — En cas d'avarie ou de la perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison ; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison. — L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée. — En cas de réclamation écrite adressée au Chemin de fer par l'ayant droit, la prescription cesse de courir tant que la réclamation est en suspens. Si la réclamation est repoussée, la prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a notifié par écrit sa réponse au réclamant et restitué les pièces justificatives qui auraient été jointes à la réclamation. La preuve de la réception de la réclamation

ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures adressées au Chemin de fer ou aux autorités supérieures ne suspendent pas la prescription. »

Et pour être complet sur ce point, nous devons ajouter que l'art. 12 déclare dans son alinéa 4 : « que l'action en rectification (application irrégu- » liére de tarif ou erreurs de calcul) est prescrite » par un an à partir du jour du payement, lors- » qu'il n'est pas intervenu entre les parties une » reconnaissance de la dette, une transaction ou » un jugement. » « Les dipositions, ajoute le texte, contenues dans l'art. 45, alinéas 3 et 4, sont applicables aux réclamations mentionnées ci-dessus. »

Si l'on compare l'art. 45 de la Convention de Berne avec l'art. 108 du Code de Com., on s'aperçoit que si ces deux législations ont eu le même but : paralyser au bout d'un laps de temps relativement court les actions en responsabilité contre les Compagnies de chemins de fer, il existe cependant entre elles, dans le détail, certaines différences. Tandis qu'en effet, en France, le législateur a établi, comme nous l'avons vu dans la seconde partie de notre étude, deux prescriptions différentes : l'une d'un an, et l'autre de cinq ans, les articles 45 et 12 de la Convention de Berne ont établi, au contraire, pour toutes les autres actions une prescription uniforme d'un an; peu importera donc le fait litigieux invoqué par le des-

tinataire, sauf cependant si la Compagnie transporteur s'est rendue coupable de dol ou d'une faute grave ; dans ce dernier cas la prescription d'un an sera convertie en une prescription de trois ans, et le point de savoir s'il y a bien eu dol ou faute grave sera une question de fait laissée à la libre appréciation des tribunaux (1).

Telle est, d'ailleurs, la seule exception au principe posé établissant la prescription d'un an, car s'il intervient une transaction, un jugement ou une reconnaissance de la part de la Compagnie de Chemins de fer, il s'opère une véritable novation de la dette qui n'a plus sa cause désormais dans le contrat de transport, mais bien dans un engagement ultérieur.

Si la prescription d'un an est la seule, sauf l'exception ci-dessus, qu'ait admise la Convention de Berne, son point de départ est loin d'être toujours le même ; il varie non seulement lorsqu'il s'agit de perte partielle ou d'avaries d'une part, de perte totale ou de retard d'autre part, mais encore un point de départ spécial, à savoir le paiement des frais de transport, est assigné, d'après l'article 12 et contrairement à notre législation, à la prescription des actions basées sur une application irrégulière des tarifs ou une erreur de calcul; il est, au reste, des plus logiques, et quoique dans la pratique la solution française qui assimile ces actions aux actions pour avarie ou perte partielle

(1) Chambéry, 10 novembre 1896. D. 97-2-311.

ne présente pas de grands inconvénients, du moins au cas de transport par Chemins de fer, l'on ne peut que regretter que le législateur de 1888 n'ait pas cru devoir adopter une disposition semblable à ce point de vue à celle de la Convention de Berne.

Elle n'a pas cru, en revanche, devoir formuler des règles spéciales pour les causes d'interruption de la prescription, laissant la prédominance à la loi du pays où l'action est intentée.

Mais les réclamations dont nous avons déjà parlé à propos de l'article 44 sont reconnues être des causes de suspension de la prescription, et l'on ne saurait méconnaître la grande importance pratique de cette solution qu'il serait désireux de trouver dans la législation française.

L'article 46 enfin, en déclarant que « les actions éteintes ou prescrites, conformément aux dispositions des articles 44 et 45, ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception, » écarte l'application de la vieille maxime : *quæ temporalia sunt ad agendum, perpetua sunt ad excipiendum.*

Nous en aurons terminé sur l'étude des causes d'extinction des actions en responsabilité prévues par la Convention de Berne, lorsque nous aurons signalé les dispositions qui régissent en cette matière les recours des Chemins de fer entre eux.

Craignant sans doute que les actions en recours retardent pendant trop longtemps dans sa marche l'action principale, l'article 52 déclare qu' « il ne sera pas permis à la Compagnie actionnée en

responsabilité d'introduire un recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité. »

Cependant pour sauvegarder les intérêts des Compagnies qui pourraient être plus tard appelées à relever la Compagnie ainsi actionnée des condamnations prononcées contre elle, la Convention de Berne stipule, dans l'artice 50, que « la demande en recours des Chemins de fer entre eux a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre le Chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux Chemins de fer à actionner par voie de recours, et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit. »

Grâce à cette disposition donc, il n'y aura lieu qu'à une seule instance, et aucun recours ultérieur de la part des Compagnies actionnées ne sera désormais possible.

Connaissant ainsi les règles adoptées par la Convention de Berne sur la question qui fait l'objet de notre étude, il convient de regretter que le nombre des Etats signataires n'ait pas été plus considérable, car les solutions par nous examinées nous paraissent des plus équitables. Ne font-elles pas, au surplus, partie d'une Convention qui rend tous les jours d'immenses services au commerce international grâce à l'uniformité de législation qu'elle a créée.

# CONCLUSION

Il résulte de l'étude à laquelle nous venons de nous livrer que l'on ne peut, en général, que se féliciter des innovations apportées par la loi de 1888 en notre matière. Sans doute notre système actuel est loin d'être à l'abri de toute critique ; l'on doit notamment regretter que le législateur n'ait pas réglementé d'une façon précise la question de preuve de l'antériorité des avaries, qu'il ait cru devoir soustraire à la fin de non recevoir de l'art. 105 les actions pour retard, et que la prescription d'un an ne soit pas la prescription unique applicable à toutes les actions dérivant du contrat de transport.

Mais, à côté de ces défectuosités, la solution française nous paraît avoir du moins le mérite de protéger suffisamment les droits des expéditeurs et destinataires tout en mettant assez rapidement un terme aux revendications du public afin d'éviter des difficultés innombrables.

Nous ne pouvons cependant, avant de terminer, passer sous silence une proposition de réforme

des art. 105 et 108 présentée par M. Bourrat à la Chambre, à la séance du 1er juillet 1907.

M. Bourrat veut modifier l'art. 105 en vue d'écarter la fin de non recevoir qu'il édicte, lorsque le destinataire, usant de son droit de vérifier tant intérieurement qu'extérieurement les objets qui lui sont présentés, n'aura donné décharge qu'en formulant par écrit des réserves motivées dont le voiturier à son tour lui aura donné acte par écrit.

En ce qui concerne l'art. 108, M. Bourrat propose d'abord de porter à dix ans le délai de prescription de cinq ans prévu dans son deuxième alinéa, et de déclarer ensuite que la prescription cessera de courir du jour où une réclamation sera notifiée par écrit à l'une des parties jusqu'au jour où celle-ci a notifié par écrit sa réponse au réclamant et lui a restitué les pièces justificatives jointes à sa demande.

Si nous ne pouvons qu'approuver le dernier objet de la réforme de M. Bourrat que nous retrouvons dans l'article 45 de la Convention de Berne, nous ne voyons pas au contraire l'utilité de prolonger encore davantage le délai de cinq ans prévu dans l'article 108 pour intenter les actions en rectification de taxe, pas plus que d'intervenir par une disposition expresse pour soustraire à la fin de non recevoir le cas où le destinataire a formulé des réserves motivées dont la Compagnie transporteur lui a donné acte par écrit; ce cas n'équivaut-il pas en effet à celui où le destinataire a for-

mulé des réserves acceptées par la Compagnie des Chemins de fer, et qui échappe ainsi, nous l'avons vu, d'après la Doctrine et une Jurisprudence constante, à la déchéance prévue par l'article 105.

La proposition de M. Bourrat ne nous satisfait donc pas pleinement, car elle ne fait point disparaître les inconvénients que nous avons signalés. Espérons cependant que, dans un avenir prochain, on y aura porté remède.

---

Montpellier, le 22 octobre 1912.
Vu : Le Doyen
VIGIÉ.

Montpellier, le 22 octobre 1912.
Vu : Le Président de la Thèse,
J. VALÉRY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Montpellier, le 22 octobre 1912.
Le Recteur,
A. BENOIST.

# BIBLIOGRAPHIE


Alauzet. — Commentaire du Code de commerce et de la législation commerciale, 3e édition, 1879.

Annales des chemins de fer et tramways. — Années 1899-1906-1907-1909.

Annales de Droit commercial. — 1888-1902.

Arthuys. — Revue critique, 1907.

Aubry et Rau. — Cours de Droit civil français, 4e édition, 1869-1883.

Baudry-Lacantinerie et Wahl. — Contrat de louage, 1898.

Baudry-Lacantinerie et Barde. — Des obligations, 1900-1902.

Baudry-Lacantinerie et Tissier. — De la prescription, 1895.

Bédarride. — Des chemins de fer, 1876.

— — Des commissionnaires.

Blanche. — Transports par chemins de fer et de la responsabilité des Compagnies, 1866.

Boistel. — Manuel de droit commercial, 3e édition, 1890.

Bravard-Veyrières et Demangeat. — Traité de Droit commercial, 1862-1868.

Carpentier et Maury. — Traité pratique des chemins de fer. Répertoire général du Droit français. (Vo Chemins de fer, 1894.

De Castéras. — Annales de Droit commercial, 1912, p. 32.

Dalloz. — Recueil périodique.

Demolombe. — Cours de Code Napoléon, 1880-1885.

Duparcq. — Commentaire de la loi du 11 avril 1888.

Duverdy. — Traité du contrat de transport par terre en général, et spécialement par chemins de fer, 1861.

Feolde. — Des transports par chemins de fer, 1890.

— — Code annoté de la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890.

Féraud-Giraud. — Code des transports de marchandises et des voyageurs par chemins de fer, 1883.

Gazette du Palais. — Recueil de jurisprudence.

Josserand — Les transports, 1910.

Lyon-Caen et Renault.— Traité de Droit commercial, 1894.

Lamé-Fleury. — Code annoté des chemins de fer en exploitation, 1883-1889.

Péronne. — Annales de Droit commercial, 1888.

— Thèse, Paris 1881. Des fins de non recevoir et des prescriptions en matière de transport terrestre et maritime.

Gaston Piot. — De l'action en responsabilité contre les Administrateurs et les Cies de chemins de fer pour faute dans le transport des marchandises. (Annales des chemins de fer et tramways, 1908, tome III.)

Poulle. — Commentaire de la loi du 11 avril 1888-1891.

Pandectes françaises. — Répertoire. V° chemin de fer.

Ruben de Couderc. — Dictionnaire de Droit commercial. V° Commissionnaire de transport, 1877-1881.

Sarrut. — Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer, 1874.

Sirey. — Recueil général des lois, arrêts.

Sourdat. — Traité de la responsabilité, 1902.

Thaller. — Traité de Droit commercial, 3e édition, 1904.

Valéry (J.).— Des contrats par correspondance, 1895.

Vaysse. — Thèse. Poitiers 1890.

# TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION ..... 5

## PREMIÈRE PARTIE

### DE LA FIN DE NON RECEVOIR

CHAPITRE PREMIER. — Conditions requises pour qu'une Compagnie de chemins de fer puisse invoquer la fin de non recevoir ..... 19

*Section I.* — Réception des objets transportés... 19

*Section II.* — Paiement du prix du transport.. 32

*Section III.* — Délai pour protester ..... 40

CHAPITRE II. — Actions soumises à la fin de non recevoir ..... 59

CHAPITRE III. — Cas dans lesquels la fin de non recevoir n'est pas applicable ..... 73

CHAPITRE IV. — Renonciation et stipulations contraires à l'article 105 ..... 96

## DEUXIÈME PARTIE

### DE LA PRESCRIPTION

CHAPITRE PREMIER. — Des diverses prescriptions. 110

CHAPITRE II. — Point de départ du délai des diverses prescriptions ..... 137

Pages

CHAPITRE III. — Causes de suspension et d'interruption des diverses prescriptions ..... 148

CHAPITRE IV. — Cas où la prescription ne peut être invoquée..... 160

APPENDICE I. — Des transports mixtes..... 173

APPENDICE II. — Des transports internationaux..... 183

CONCLUSION..... 193